SAGAN

MÓJ ŚWIAT

WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

SAGAN

MÓJ ŚWIAT

SAGAN

MÓJ ŚWIAT

TŁUMACZENIE:
BARTOSZ SAŁBUT

KRAKÓW 2019

Mojemu synowi Marlonowi.
Ta książka opowiada o moich największych triumfach w kolarstwie.
Ty jesteś moim największym triumfem w życiu.

23 WRZEŚNIA 2017
PROLOG

Już po raz dziesiąty tego dnia po mojej prawej stronie pojawiły się maszty żaglowców. W nozdrzach poczułem inny zapach, jak zresztą za każdym razem w tym miejscu. Popołudnie było chłodne i wilgotne, typowo skandynawskie. Znajdowaliśmy się nieopodal przystani, znad której dochodziły nas zapachy z kilkudziesięciu grillów i fast foodów, w których głodnym fanom kolarstwa sprzedawano każdy rodzaj dającego się zjeść jedzenia, jakie można upchnąć między dwa kawałki pieczywa.

Wjechaliśmy w długi i szybki lewy zakręt na drodze oddzielającej brzeg morza od szeregu kolorowych domków stojących w przepięknym starym porcie. Gdy wjechaliśmy tu po raz pierwszy, poruszaliśmy się dość spokojnie, mieliśmy za sobą dopiero 40 kilometrów. Musiało być jakoś krótko po jedenastej. Potem przejeżdżaliśmy obok tych chwiejących się masztów i hałasującego takielunku jeszcze kilkakrotnie i za każdym razem jechaliśmy trochę szybciej, przez co w grupie było nas coraz mniej. Początkowo było nas niemal 200, ale teraz, po ostatnich dwóch czy trzech trudnych okrążeniach niewielkiego i pagórkowatego toru w Bergen, zostało nas około 60. Sędzia z UCI zaczął gwałtownymi ruchami szarpać linę starego dzwonu, informując nas tym samym, że zostało już tylko jedno okrążenie. Nagle dobitnie uświadomiłem sobie, że na plecach mam plastron z numerem 1. Jest czwarta po południu, a to oznacza, że mistrzem świata w kolarstwie będę prawdopodobnie jeszcze tylko przez pół godziny.

*

Sam wyścig okazał się przedziwny.
Zaczęliśmy powoli, co mi pasowało. Od dwóch dni porządnie nie jadłem i nie piłem, bo w piątek, w moim domu w Monako, dopadły mnie jakieś problemy żołądkowe. Znakomite wyczucie czasu. Wcześniej przez tydzień nie wsiadałem na rower, bo miałem grypę. Nie chcę tu marudzić o chorobach, bo w sumie nie zdarza mi się to często, poprzestanę zatem na stwierdzeniu, że dwa ostatnie tygodnie nie były moim wymarzonym okresem przygotowań do jednej z najważniejszych imprez w kalendarzu kolarskim. Mistrzem świata byłem od dwóch lat, a nawet w pełni zdrowy

miałem spore szanse na to, że dzisiaj stracę moją tęczową koszulkę. Większość uważała, że tegoroczna trasa będzie zbyt trudna dla zawodnika uznawanego za „sprintera, który umie wjechać na wzniesienie", a nie za prawdziwego punchera, takiego jak Julian Alaphilippe, Philippe Gilbert czy też mój poprzednik na mistrzowskim tronie Michał Kwiatkowski (przez nas nazywany po prostu Kwiato). Uważano również, że tym razem będę za mocno kryty, bym mógł wygrać po raz trzeci. Wszystkie największe teamy miały już do tego nie dopuścić. Eksperci przewidywali też, że najmocniejsze ekipy po prostu otoczą naszą niewielką słowacką grupkę, gdy trzeba będzie przejąć kontrolę nad wyścigiem.

Pierwsza ucieczka urwała się wcześnie. Wyścig rozpoczął się w niewielkim mieście niedaleko Bergen, skąd dojechaliśmy na miejsce dwunastokrotnego przejazdu pętli wytyczonej przez centrum tego miasta, potem nabrzeże, promenadę i Salmon Hill. W wielu wyścigach przez pierwszą godzinę panuje chaotyczna szarpanina, bo wszyscy usiłują się załapać do całodziennej ucieczki, która zdefiniuje cały wyścig – do ucieczki, która z pewnością zostanie spacyfikowana przez najmocniejszych zawodników. Na szczęście – dla mojego buntującego się żołądka – tym razem do tego nie doszło. Grupa ucieczkowa szybko się uformowała i odjechała. Gdy miała już dziesięć minut przewagi, pozostali z nas wzięli się do trochę mocniejszej pracy. W tym momencie znów zaczynałem czuć się jak kolarz.

Powinienem być tutaj, na miejscu, już od jakichś dziesięciu dni. Pierwotnie planowałem dołączyć do moich kolegów z zespołu BORA-hansgrohe na drużynową jazdę na czas, którą rozgrywano przed tygodniem. Drużynowa jazda na czas to dość nowy element kolarskich mistrzostw świata i to element o tyle dziwny, że występuje się w niej w barwach swojego zespołu zawodowego, a nie w barwach reprezentacji narodowej, jak to ma miejsce we wszystkich innych wyścigach podczas mistrzostw świata. Dla fanów impreza ta jest tak atrakcyjna, bo mogą wymachiwać flagą swojego kraju, a nie zakładać baseballówki z logo banku, firmy rowerowej czy producenta okapów kuchennych. Trasa wyścigu odbywa się na pętli, a nie z miejsca A do B, przez co kibice mają więcej frajdy z oglądania. Fani zjeżdżają się z całego świata, by krzyczeć, dopingować, pić i – być może – świętować. Słowacy są znakomici we wszystkich tych trudnych dyscyplinach.

Pod moją nieobecność BORA-hansgrohe ukończył drużynową jazdę na czas w pierwszej dziesiątce, a moi partnerzy z reprezentacji Słowacji spodziewali się, że w wyścigu szosowym też nie wezmę udziału. Wczoraj rano zwlokłem się w końcu z łóżka i wsiadłem w Nicei na pokład samolotu. Większość liczącej 2500 kilometrów trasy spędziłem w toalecie.

Na starcie byłem dość spokojny, szczerze mówiąc, byłem jednocześnie zaskoczony i zadowolony, że w ogóle się tu znalazłem. Gdy po raz pierwszy (na pierwszym okrążeniu) przejeżdżaliśmy linię mety w Bergen, obejrzałem się na jadącego obok mnie brata Juraja. Obaj mieliśmy na sobie niebiesko-czerwono-białe stroje reprezentacji Słowacji. „Dobrze się przypatrz – powiedziałem. – Nie sądzę, żebyśmy mieli tu więcej dotrzeć".

Jechaliśmy jednak stałym tempem, które było dla mnie korzystne, podobnie zresztą jak łagodna temperatura. Rok temu mistrzem świata zostawałem w skwierczącym upale w Katarze. Nie wyobrażałem sobie, żeby mój odwodniony organizm miał teraz znieść podobne warunki. Pod tym względem Norwegia była zdecydowanie przyjemniejsza.

Kryłem się w środku grupy. Im dłużej trwał wyścig, tym mniej liczna się ona stawała. W mistrzostwach świata zawsze odpada wielu zawodników i to z różnych powodów. Po pierwsze, wiele krajów wysyła kolarzy tylko po to, żeby spełnić minimalne wymogi ilościowe, starając się nie stracić miejsca w przyszłych edycjach tej imprezy. Po drugie, wielu zawodników bierze udział w tym wyścigu, by pomóc go kontrolować, gonić pierwsze ucieczki albo brać w nich udział. Przez pierwszą połowę zawodów realizują zadania na rzecz swojego lidera, a gdy zaczyna się właściwa rywalizacja, w zasadzie nie są już potrzebni. Po trzecie, to naprawdę długi wyścig – w 2017 roku trasa liczyła 267 kilometrów – i do tego rozgrywany na koniec długiego sezonu, a kolarz kilkakrotnie przejeżdża obok zachęcających, ciepłych i suchych boksów. Z każdym okrążeniem doświadcza się niemal magnetycznego przyciągania, jak gdyby kierownica sama skręcała w tamtą stronę. Czasami z trasy można wręcz dostrzec hotel, w którym się nocuje.

Coś zaczęło się dziać dopiero na pięć okrążeń przed metą. Na czoło wysforowali się Holendrzy i nagle stało się mocno niekomfortowo. Holandia zawsze przywozi na mistrzostwa świata bardzo liczną grupę niezwykle silnych koni pociągowych. Gdy jedziesz w grupie i nagle widzisz przed sobą pomarańczowych 80-kilogramowych postawnych facetów w pomarańczowych strojach, od razu wiesz, że trzeba będzie

zacisnąć zęby. W głowie pojawia się kontrolka informująca o konieczności zapięcia pasów bezpieczeństwa. Od razu wiesz, że teraz będzie pod górkę.

Co ciekawe, przez całe moje życie mistrzem świata w kolarstwie szosowym nie został żaden Holender. Trzeba mieć jednak świadomość, że choć Holendrzy sami od bardzo dawna nie zostali królami, mają moc wynoszenia na tron innych – świadomie czy nie.

Wcześniej przeszedłem kilka sprawdzianów i wszystkie je uznałem w głowie za zaliczone. Pierwszy: dotrzeć do Bergen. Zrobione. Drugi: wystartować w wyścigu. Zrobione. Trzeci: przez godzinę wyglądać jak kolarz. Zrobione.

Nadszedł czas na czwarty sprawdzian: przetrwać pierwszą próbę narzucenia mocnego tempa. Och, nigdy nie należałem do tych, co nie idą na całość. Do roboty, Peter.

*

Zostało nas około setki. Po zakończeniu wyścigu – zwłaszcza takiego, który wygrałem – dziennikarze często pytają mnie o jego przebieg, jak gdyby była to powieść mojego autorstwa, jak gdybym sam decydował o losach postaci, snuł intrygę, dodawał kilka fałszywych tropów i narażał głównego bohatera na niebezpieczeństwo. To całkiem atrakcyjna wizja i doskonale rozumiem, po co są mi zadawane takie pytania, ale to niestety tak nie działa. Owszem, każdy wyścig ma swoją historię, ale to jest tylko moja historia. Stu zawodników ma sto różnych historii. Ja mogę opowiedzieć tylko tę moją. Pewnie słyszałeś o kamerach GoPro. Świetny gadżet, nie? Taka kamera zamocowana na kierownicy daje niesamowite odczucia i wrażenie, że samemu bierze się udział w wyścigu. To teraz wyobraź sobie, że oglądasz wyścig wyłącznie z tej perspektywy. Mistrzostwa świata w Bergen bez obrazu ze śmigłowców, z motocykli, bez kamer ustawionych na mecie, bez komentarza, bez całej sześcioipółgodzinnej relacji. Cóż, właśnie tak wygląda moja historia, mój film, moja wąska wersja, jedna ze stu innych. Nie wydaje mi się, żebym znalazł wielu chętnych na jej oglądanie.

Postanawiam nie zostać z tyłu. Wiszę na kole zawodnikowi jadącemu przede mną, a tak naprawdę po prostu się chowam. Zwykle jeżdżę na czele, żeby mieć ogląd sytuacji, a teraz mam okazję przekonać się, że w drugiej czy trzeciej dziesiątce jest nieco bardziej chaotycznie. Na tym etapie nie

myślałem o zwycięstwie, a o tym, żeby dojechać do mety – żeby z godnością zakończyć dwuletni okres noszenia tej fantastycznej, legendarnej tęczowej koszulki.

Hałas dobiegający z poboczy przy pętli nie ustawał ani na chwilę. Nawet gdy przeszliśmy do bardziej intensywnego ścigania się, nie dało się nie dostrzec olbrzymich mas słowackich kibiców, którzy wybrali się do Norwegii. Moje ojczyste flagi powiewały na tle nieba na niesamowicie długich drzewcach. Za każdym razem, gdy słyszałem wykrzykiwane moje imię, przybywało mi odrobinę sił. Każdy słowacki okrzyk z pobocza przypominał mi o tym, że w domu dopinguje mnie cały naród, że modlą się, by stało się niemożliwe. Wokół widziałem tysiące hełmów wikingów pomalowanych na czerwone, białe i niebieskie barwy Norwegii, olbrzymie masy ludzi machających racami, hot dogami albo puszkami z piwem. Zapach pieczonych frankfurterek albo wędzonej ryby nie zanikał ani na chwilę, ale nasilał się obok każdej mijanej grupy. Szwajcarscy kibice używali niesamowicie głośnych dzwonków dla krów. Z takim dzwonkiem na szyi żadna krowa nie przeżyłaby nawet jednej nocy na Matterhornie. Nie brakowało też Union Jacków, tanie linie oferowały bilety na ten fantastyczny weekend w tak atrakcyjnych cenach, że brytyjscy fani po prostu nie mogli tu nie przylecieć. Kibice włoscy i francuscy tworzyli mniejsze, ale żywiołowe grupy wspierające konkretnych kolarzy takich jak Tony Gallopin, Warren Barguil, Gianni Moscon czy Sonny Colbrelli, od których oczekiwali sięgnięcia po tęczową koszulkę.

Sam przywykłem do noszenia jej przez 24 miesiące i teraz nagle poczułem, że brakuje mi sił i energii, które zwykle daje ona zawodnikowi. Tego dnia byłem kolejnym anonimowym kolarzem w anonimowym stroju reprezentacji narodowej w środku wielkiej grupy, która przemyka drogą. To nie Peter Sagan, nie mistrz świata UCI, tylko kolejny trybik w maszynie! Nie słyszałem zwyczajowych okrzyków „Peter!” albo „Sagan!”, które rozlegały się zwykle na widok tęczowej koszulki. Tym bardziej, że jechałem tak daleko od czoła wyścigu. Ta anonimowość mi pasowała, ale oszukiwałbym się, gdybym sądził, że anonimowość w oczach tłumu przekłada się na anonimowość w oczach rywali. Oni wiedzieli, że ciągle jadę – że nie ogrzewam stóp w ciepłym garażu ani nie siedzę w wannie w hotelu.

Pozostały jeszcze dwa podjazdy pod Salmon Hill. Gdy jechaliśmy pod górę przedostatni raz, Holendrzy znowu dołożyli do pieca. Tym razem to

Tom Dumoulin pomknął w górę w stylu typowym dla holenderskiego specjalisty od jazdy na czas. Nasza grupa nagle przekształciła się w długą linię kolarzy jadących gęsiego, a przy okazji stała się dwa razy mniejsza. Dla wielu zawodników to był ostatni przystanek i skrupulatnie skorzystali z możliwości wysiadki. Wbrew wszelkim oczekiwaniom ciągle się trzymałem. Do mety zostało już tylko jedno okrążenie. Facet bijący w dzwon informował nas o tym, co sami doskonale wiedzieliśmy. Na plecach miałem numer 1, ale to mogło być moje ostatnie pół godziny z tytułem mistrza świata.

*

Przed wyścigiem dużo mówiło się o Julianie Alaphilippe. Ten młody Francuz dał już o sobie znać na arenie sportowej swoimi śmiałymi atakami – akcjami naznaczonymi olbrzymią pewnością siebie, które zmieniały losy wyścigów – i szybko zapracował sobie na szacunek bardziej doświadczonych i utytułowanych partnerów z teamu Quick-Step. Przełomowy był dla niego sezon 2015, w którym zajął drugie miejsce w Tour of California (ustępując tylko mnie), a także drugie miejsca w La Flèche Wallone oraz w Liège–Bastogne–Liège (zwłaszcza tym występem wzbudził największe zaskoczenie). Otrzeć się o zwycięstwo w monumencie i to do tego w tak długim i trudnym wyścigu, jak najstarszy wyścig kolarski na świecie, to niesamowity wyczyn jak na 22-latka. Na pierwszy rzut oka jego kariera trochę przypominała moją, ale uważniejsza analiza prowadziła do wniosku, że Francuz lepiej radził sobie w górach niż ja. Na podjazdach potrafił bardzo mocno zaatakować.

Na ostatnim podjeździe pod Salmon Hill to właśnie Alaphilippe pokazał nam spody swoich podeszew. Francuz wyrwał jak szalony. Ja jechałem gdzieś w drugiej dziesiątce i próbowałem się zorientować, co tu się wyrabia. Wydawało mi się, że widzę dwóch faworytów usiłujących dogonić samotnie atakującego Francuza. To mogli być Philippe Gilbert i Niki Terpstra, ale nie byłem pewien. Nie wiedziałem też, czy udało nam się dopaść wszystkie wcześniejsze ucieczki. Ogólnie panowało wielkie zamieszanie, a do mety zostało już tylko dziesięć kilometrów.

Trudno mi opisać słowami, o ile trudniej reaguje się na zmiany tempa po przejechaniu 250 kilometrów niż po przejechaniu powiedzmy 150 kilometrów, czyli tylu, ile liczy przeciętny etap sprinterski podczas jednego

z wielkich tourów. To jak zupełnie inna dyscyplina sportu. Nadal trudno mi było zrozumieć, że ciągle jeszcze się trzymam, ale rozejrzałem się wokół siebie i dostrzegłem mnóstwo szybkich chłopaków. Matteo Trentin, Fernando Gaviria, Michael Matthews, Alexander Kristoff, Edvald Boasson Hagen, Ben Swift… Oni wszyscy to naprawdę mocni kolarze, zwłaszcza w grupie. Nie wyglądało to dobrze. Na tym etapie długiego i męczącego wyścigu powinienem desperacko liczyć na to, że grupa uciekinierów zostanie dopadnięta, bo teoretycznie byłem jednym z najszybszych z pozostałych. Problem w tym, że nawet w topowej formie nie mogłem mieć pewności, że będę miał przewagę nad tak mocnymi zawodnikami, a co dopiero w dniu, w którym jeszcze kilka godzin wcześniej klęczałem nad muszlą klozetową. Cóż, w tej konkretnej chwili czułem się zaskakująco dobrze, ale nie miałem zielonego pojęcia, co się wydarzy, kiedy spróbuję sprintu.

Sprawdziłem moc w nogach, po raz pierwszy od startu pokazując się na czele grupy. Konwencjonalna wiedza na temat pokonywania zakrętów rowerem głosi, że należy przyhamować, ściąć do wierzchołka zakrętu, a potem przyspieszyć. Metodą prób i błędów – wielu błędów – przekonałem się, że jeśli zakręt weźmie się szeroko, nie trzeba hamować. Występuje wtedy coś na kształt efektu procy i pokonuje się zakręt szybciej niż inni. Ben Swift usiłował dogonić tych, którzy potencjalnie mogli być przed nami, więc ja wykorzystałem tę technikę, by do niego dojechać i pomóc mu w pościgu. W jednej chwili przypomniałem sobie, jak to jest być Peterem Saganem. Pozostali kolarze w grupie dojechali do mojego tylnego koła i… tak już zostali. Czyżby nie zależało im na dogonieniu tych z przodu? Do mety zostały jakieś cztery kilometry. Miałem przed sobą jeszcze pięć minut jako mistrz świata.

W mojej grupie zostało jakichś 15 zawodników. Później dowiedzieliśmy się, że w tym momencie doszło do przerwania transmisji telewizyjnej, co wywołało wielkie zamieszanie na mecie i spowodowało, że w poszczególnych ekipach oraz w tłumie kibiców zjawisko obgryzania paznokci osiągnęło niespotykaną dotąd skalę.

Jako że materiał wizualny nie istnieje, mógłbym tu teraz wcisnąć kit, że na jednym kole i z jedną ręką na kierownicy wyprzedziłem wszystkich rywali, a potem wyprowadziłem niszczycielski atak, po którym zostawiłem wszystkich wiele kilometrów w tyle. Na przedostatnim zakręcie

zatrzymałem się na piwo i pozwoliłem im wszystkim się dogonić, bo było mi przykro i nie chciałem rujnować im tego dnia.

Tak naprawdę jednak w grupie panowała niemal taka sama konsternacja jak przed czarnymi ekranami telewizorów. Finisz się zbliżał. Dogoniliśmy i wyprzedziliśmy Wasila Kiryjenkę, a następnie Lukasa Pöstlbergera, Austriaka, który na co dzień jeździ ze mną w ekipie BORA-hansgrohe. Czy to już wszyscy? Nie. Nadal nie widziałem Alaphilippe'a. Byłem też pewien, że wcześniej zauważyłem z przodu co najmniej jednego Kolumbijczyka, Rigoberto Urána albo Fernando Gavirię. O! A ten Duńczyk to kto? Kto naprawdę prowadzi w tym wyścigu? Czy go dopadniemy?

Peter, zapomnij o tym, powtarzałem sobie. Jedziesz sprintem do mety, a zajętym miejscem zainteresujesz się później. Pędziliśmy wzdłuż przystani. Mieliśmy przed sobą już tylko lewy zakręt, potem prawy, a dalej 300 metrów prosto do mety. Serce podchodziło mi do gardła, niemal czułem smak krwi. Peter, jesteś tak blisko. Daj z siebie wszystko, żebyś potem niczego nie żałował.

Na czele maksymalnie napierał Alberto Bettiol i nie miałem już najmniejszych wątpliwości, że to był początek finiszowego sprintu. Nic w tym dziwnego. Po sześciu i pół godziny jazdy wszyscy byli na granicy wytrzymałości, a do tego nie byliśmy pewni, czy z przodu jest ktoś jeszcze, czy nie. Nie pomagała nawet douszna słuchawka zapewniająca mi łączność z Jánem Valachem w jadącym z tyłu samochodzie naszej ekipy, ponieważ na skutek przerwy w transmisji telewizyjnej nasz sztab też nie wiedział, co się dzieje. Nie mogłem już zwolnić, żeby przyjrzeć się moim rywalom. Bettiol wykonywał znakomitą robotę dla najszybszego z pozostałych w wyścigu Włochów, Matteo Trentina, ale tak naprawdę pracował na rzecz wszystkich z nas, którym zależało na sprincie. Nigdy nie przypuszczałem, że po 267 kilometrach jestem w stanie tak szybko jechać na rowerze, a co dopiero mówić o sprincie na finiszu.

Nie słyszałem własnych myśli, hałas był olbrzymi. Jedną z jego przyczyn był zawodnik, któremu zawisłem na kole: Alexander Kristoff. To był chłopak stąd, a ten wyścig mógł odmienić jego karierę. Był naprawdę szybki, zwłaszcza gdy mógł jechać sprintem na dłuższym dystansie i najpierw zbudować prędkość, a później przez dłuższy czas ją utrzymać. Spojrzałem na niego, Trentina, Matthewsa i wszystkich innych. Uznałem, że gdybym miał obstawiać zwycięzcę, zdecydowanie postawiłbym na Kristoffa. Poważnie, uważałem go za faworyta, odkąd parę lat temu

ogłoszono, że mistrzostwa odbędą się właśnie tutaj. Nie zamierzałem zmieniać zdania na 500 metrów przed metą.

Skręciliśmy w lewo. Narastający hałas, coraz głośniejsze krzyki zebranych wokół trasy wikingów dały mi pewność, że wszystkie poprzednie ucieczki spełzły na niczym. Jechaliśmy teraz sprintem po prawo noszenia tęczowej koszulki przez cały najbliższy rok. Mojej tęczowej koszulki. Alexander, lubię cię, nie mam nic przeciwko tobie, ale ta koszulka jest moja.

Kristoff doskonale ocenił ostatni prawy zakręt pod kątem 90 stopni, jadąc już z pełną prędkością. Bettiol był wyczerpany. Moja technika szybkiego pokonywania zakrętów niewiele dała, bo Kristoff jechał po prostu szybko, ale za plecami dostrzegłem, że Matthews, Trentin i inni coraz bardziej zostają z tyłu. Spodziewali się, że sprint zacznie się dopiero za zakrętem, ale Kristoff swoim sprytnym zabiegiem z przyspieszeniem przed nim wziął wszystkich z zaskoczenia. Teraz zostaliśmy już tylko on i ja. Musiałem jedynie wyprzedzić tego wielkiego Norwega. Wcześniej już mi się to udawało, ale i jemu udawało się wyprzedzić mnie.

Trzysta metrów to cholernie dużo, gdy trzeba pędzić najszybciej, jak się da. Gdyby przede mną jechał Mark Cavendish, byłbym pewny zwycięstwa, gdyby tylko udało mi się wytrzymać jego pierwsze wybuchowe przyspieszenie. Jeśli o zwycięstwo walczyłoby 20 zawodników, też uważałbym, że umiem lepiej niż inni znaleźć jakąś lukę i wysunąć do przodu koło. Teraz jednak jechaliśmy szerokim kawałkiem drogi, było nas tylko dwóch, walczyliśmy o złoto *mano a mano*, a Kristoff na długich prostych należał do najszybszych zawodników w całej stawce.

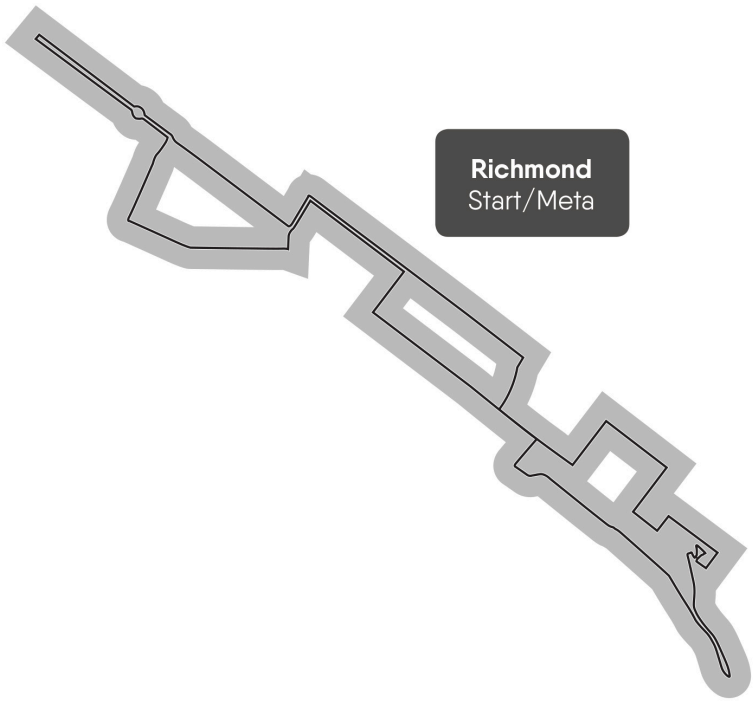
Odnosiłem wrażenie, że głośniej już być nie może, ale nie miałem racji. Wydawało się, że cały kraj krzyczy do Kristoffa, chcąc jakby przepchnąć go w ten sposób przez linię mety. Zmuszałem się do maksymalnego wysiłku, by utrzymać mu się na kole na pierwszych 100 metrach, a przy okazji usiłowałem wykorzystać jego cień aerodynamiczny, by móc wyskoczyć mu zza pleców. Chryste, on po prostu był za szybki. Absolutnie ostatnim wysiłkiem, po którym nie miałem już żadnych zapasów sił, zrównałem się z nim. Niestety jakoś nie mogłem się zdobyć na ten ostatni zryw, którym w sprincie wyprzedza się ostatniego rywala do pokonania. Jechałem obok niego, efekt wyjazdu z cienia aerodynamicznego minął, a on ciągle był z przodu. Do mety zostały dwa metry, nie ma siły, to on zostanie mistrzem świata.

Podczas Tour de France 2016 w Bernie w Szwajcarii pokonałem Kristoffa dosłownie o szerokość opony. Wynikało to wyłącznie z faktu, że udało mi się idealnie trafić w moment, w którym należało wyrzucić rower do przodu, a on ciągle jeszcze koncentrował się na sprincie. Pamiętając tamten finisz ze Szwajcarii, resztkami sił wypchnąłem ramiona do przodu, tyłek wywieszając za siodełko. Nogi miałem wyprostowane, ręce też. Kristoff jechał po mojej lewej i stanowił moje lustrzane odbicie.

Czekałem za linią, zachłannie starając się złapać oddech, wypatrywałem jakichkolwiek informacji o wyniku. Czy dałem z siebie wystarczająco dużo? A może rzuciłem się do przodu za późno? Sekundy wlekły się w nieskończoność, a ja nerwowo rozglądałem się w poszukiwaniu oficjalnego werdyktu. W końcu pokazano zdjęcie z fotokomórki, które nie pozostawiało wątpliwości: gdy wpadliśmy na linię mety, jego przednie koło znajdowało się za moim o ledwie strzępek gumy.

Olbrzymia grupa słowackich kibiców przełamała zabezpieczenia i rzuciła się w moim kierunku. Krzyczeli, obejmowali mnie, wiwatowali. Byli przeszczęśliwi, podobnie zresztą jak ja. Dokonaliśmy niemożliwego, ja, Juraj, moi koledzy z reprezentacji, ci niesamowici kibice, a także wszyscy fani w domu. Mistrz świata po raz trzeci z rzędu. Po jednej tęczowej koszulce UCI i po jednym złotym medalu w Ameryce, na Bliskim Wschodzie i w Skandynawii. Nikt tego wcześniej nie osiągnął. A tu proszę, dokonuje tego rzekomo szalony i dziki dzieciak z kraju słynącego z hokeja, który dopiero 25 lat temu uniezależnił się od swoich większych sąsiadów. Jak, do diabła, do tego doszło?

CZĘŚĆ PIERWSZA
RICHMOND



2015
ZIMA

Jeżeli na starcie wyścigu staje stu zawodników, na mecie będą oni mieli do opowiedzenia sto różnych historii. Kariery stu zawodników mogłyby stanowić kanwę stu różnych książek. Wszyscy są godni uwagi, nikt nie jest wyjątkowy.

Podkreślam to na początku mojej opowieści, ponieważ to ważne, aby pamiętać, że każdy ma swoją historię. Moja nie jest ani trochę ważniejsza od pozostałych, jest za to inna. Dokładnie tak samo jak historie wszystkich innych ludzi różnią się od mojej, różnią się też między sobą.

Moja historia zmienia się, odkąd rozpocząłem karierę sportową. Zmieniała się przez ostatnie trzy lata i będzie się zmieniać w przyszłości. Zmieni się, jeszcze zanim skończę pracę nad tą książką. Zmieni się również twoja historia. Spójrzmy prawdzie w oczy, historie niektórych z nas zmieniają się, gdy piszę to zdanie.

Próbuję w ten sposób wyjaśnić, że nie mogę opowiedzieć historii mojego życia, bo ona dzieje się na bieżąco. Zmienia się z dnia na dzień, tak samo jak twoja i jak każda inna historia. Mam dopiero 28 lat. Liczę, że opowiadając historię mojego życia, będę siedział w wielkim skórzanym fotelu, pykał fajkę i przeczesywał siwe pozostałości mojej czupryny. Jedno mogę jednak opowiedzieć z pewnością: jak to było być mistrzem świata w kolarstwie szosowym przez trzy lata z rzędu. Co więcej, coś takiego możecie usłyszeć tylko ode mnie. Nikt inny nie zostawał mistrzem świata trzy razy z rzędu.

*

Czasami życie zmienia się w mgnieniu oka. Jedne drzwi się zamykają, inne otwierają. Można wygrać, można się wywrócić. W jednej chwili możesz się zakochać, w jednej chwili możesz też stracić kogoś bliskiego.

Nawet ta niezaprzeczalna prawda nie mogła zmienić faktu, że w styczniu 2015 roku znalazłem się na ważnym dla mnie rozdrożu.

Miałem 24 lata. Pochodziłem ze słowackiej Żyliny, ale teraz mieszkałem w Monte Carlo. Od pięciu lat byłem zawodowym kolarzem. Wygrałem

w tym czasie 65 wyścigów, czterokrotnie zostałem mistrzem Słowacji, trzykrotnie sięgałem po zieloną koszulkę w Tour de France.

Teraz jednak, po raz pierwszy w mojej karierze, zmieniałem zespół.

Żeby lepiej wyjaśnić, jak dotarłem do tego punktu, powinienem pewnie cofnąć się jeszcze nieco bardziej. Do samych początków.

*

Jako młody chłopak uwielbiałem jeździć na rowerze i wygrywać wyścigi. Ludzie kochają historie o tym, jak pojawiałem się na wyścigach na rowerze pożyczonym od siostry albo kupionym za kilka koron w supermarkecie, w zwykłych trampkach i koszulkach, a mimo to wszystkich pokonywałem. Nie twierdzę, że to nieprawda, ale w rzeczywistości nikt nie robił wtedy z tego żadnego wielkiego halo. Słowacja była krajem rozwijającym się, i to bardzo szybko, po całych dekadach spędzonych za żelazną kurtyną, a do tego właśnie wyswobodziliśmy się z dziwnych objęć Czechów w drodze tzw. aksamitnego rozwodu. Wszyscy żyliśmy wtedy na całego i czuliśmy się panami świata. Miałem dwóch starszych braci, Milana i Juraja, a także siostrę Danielę. Na wszystkie wyścigi woził mnie tata. Wyjeżdżaliśmy poza Żylinę, a nawet poza Słowację, do Polski, Czech, Austrii, Słowenii, Włoch… Nie zastanawialiśmy się wiele, po prostu jechaliśmy. Rowery górskie, szosowe, wyścigi przełajowe, było mi wszystko jedno. Chciałem się ścigać. Chciałem tego, bo wygrywałem, a to było przyjemne.

Zwyciężyłem w tak dużej liczbie wyścigów, że zwróciły na mnie uwagę zawodowe zespoły. W moim ostatnim sezonie jako junior pojechałem na testy do Quick-Step, do ich szkółki, w której wychowało się przez lata tak wielu młodych kolarzy. Zamieszkałem w niepozornie wyglądającym budynku, który równie dobrze można było pomylić z fabryką albo jakimś regionalnym biurem pierwszej lepszej firmy. Miałem jednak pełną świadomość, że przez ostatnich mniej więcej 20 lat po tych korytarzach echem odbijały się głosy wielu mistrzów. Co roku przewija się tam dosłownie kilkuset dzieciaków, a szkółka bacznie przygląda się kilku tysiącom juniorów na całym świecie, wypatrując następnego Merckxa, Kelly’ego lub Induraina. Moje wyniki w wyścigach, jak i moje wyniki na testach nie wystarczyły, żebym ewidentnie górował nad innymi ambitnymi juniorami. Powiedzieli mi, że mam przez dwa kolejne sezony ciężko

pracować jako zawodnik kategorii U-23, a oni będą mnie bacznie obserwować.

To nie była odpowiedź odmowna, ale ja ją tak odebrałem. Właśnie dlatego bez wahania powiedziałem „tak”, gdy pojawili się ludzie z ekipy Liquigas i stwierdzili, że biorą mnie od razu. Oni nie czuli potrzeby z niczym zwlekać, a ja nie miałem najmniejszego zamiaru czekać na telefon z Quick-Step – telefon, który mógł nigdy nie nadejść.

We Włoszech obowiązywały limity zagranicznych kolarzy w kategorii U-23, dlatego też dalej jeździłem w reprezentacji Słowacji, zarówno na rowerze górskim, jak i szosowym. Ścigałem się na Słowacji, we Włoszech, w Niemczech i Chorwacji. Może i nie brałem udziału w Tour de France jako zawodnik Liquigas, ale byłem zawodowym kolarzem kontynentalnym i zarabiałem 1000 euro miesięcznie. Całkiem nieźle.

W lipcu 2009 roku zadzwonili do mnie ludzie z Liquigas i powiedzieli, że mam przyjechać poznać zawodników udających się na Tour de Pologne. Liderem tej ekipy był wówczas Ivan Basso, ale były tam też chłopaki, z którymi miałem się później blisko zaprzyjaźnić. Mam tu na myśli Macieja Bodnara, Daniela Ossa – który znowu jeździ ze mną w BORA-hansgrohe – ale przede wszystkim Sylwestra Szmyda, od wielu lat mojego bliskiego przyjaciela, a teraz również trenera.

Tamtym zaproszeniem zespół chciał powiedzieć mi: „dostałeś się”. Miałem dopiero 19 lat, ale dla mnie był to koniec ścigania się w U-23, koniec tułania się po Europie w stroju reprezentacji Słowacji, koniec jazdy na rowerze górskim. Miałem zostać zawodowym kolarzem jeżdżącym w cyklu Pro Tour.

*

Zespół zorganizował mi mieszkanie w San Donà di Piave, nieopodal Wenecji. Było malutkie, ale moje. Zamieszkał ze mną mój brat Juraj i jeszcze Maroš Hlad, mój dotychczasowy *soigneur*. Tak oto rodził się Team Peter, niewielka grupa przyjaciół, którzy zawsze mogli na sobie polegać. Od tego momentu miałem też agenta, którym został Giovanni Lombardi, były znakomity kolarz, który rozprowadzał Erika Zabela, prowadząc go do wielu zielonych koszulek. Giovanni, nazywany przez nas Lomba, jako pierwszy dostrzegł potencjał kryjący się w projekcie Team Peter. To on zrobił najwięcej, aby udało się ten projekt zrealizować. Pierwszym istotnym

celem naszej grupy było zatrudnienie Juraja jako zawodowego kolarza w Liquigas i udało nam się to osiągnąć, głównie dzięki Giovanniemu. Wiedział, że mój brat jest wystarczająco dobry, by dostać zawodowy kontrakt, ale wiedział też, że Juraj zrobi wszystko, co w jego mocy, żeby mnie chronić – na rowerze i we wszystkich innych okolicznościach. Juraj, Maroš i ja mieszkaliśmy razem w Wenecji Euganejskiej, ale tym razem trochę bliżej gór, żebyśmy mogli bardziej różnicować treningi. Spędziliśmy tam dwa lata, zanim za radą Giovanniego przeniosłem się do Monako.

Moim pierwszym wyścigiem, w którym wystartowałem jako zawodowiec, był Tour Down Under 2010. Nigdy wcześniej nie byłem w Adelajdzie, ale sama Australia nie była mi zupełnie obca. Pół roku wcześniej brałem udział w mistrzostwach świata w kolarstwie górskim 2009 w Canberze, stolicy tego kraju. Zająłem tam czwarte miejsce w kategorii U-23 mężczyzn. Niesamowicie mi się podobało, że w styczniu w Adelajdzie jest tak gorąco. Mogłem jeździć w krótkich spodenkach i koszulce, nie musiałem się przejmować ocieplaczami na ramiona ani podobnymi sprawami. Poza tym Australia to kolejny kraj o pewnym charakterystycznym zapachu. Wydziela go eukaliptus, czyli drzewo gumowe, jak nazywają je miejscowi. Gdy poczuję tę woń gdziekolwiek na świecie, myślami od razu przenoszę się na półkulę południową, do tych upalnych dni, w których odnosi się wrażenie, że pod ciężarem gorąca ziemia ulega spłaszczeniu.

Co więcej, to wyścig łagodny dla zawodników. Do dobrej pogody dochodzi brak długich przejazdów między kolejnymi etapami, nie trzeba się codziennie pakować, a do tego wszyscy jesteśmy zakwaterowani w fajnym hotelu. Jak to bywa w przypadku każdego zawodu, życie kolarza ma również swoje mniej przyjemne strony, tyle że z jakiegoś powodu podczas Tour Down Under są one mniej widoczne. Z czasem zyskałem też spory szacunek do zrelaksowanego stylu bycia Australijczyków. Dla nich nic nie jest większym problemem. Mają takie charakterystyczne spojrzenie, jak gdyby chcieli powiedzieć: „Bez spiny”*.

Nie do końca wszystko poszło wtedy gładko. Wystartowałem w wyścigu, wziąłem udział w sprincie, ale nie wytrzymałem do końca. Ostatecznie doszedłem do wniosku, że mam dopiero 20 lat, a moi rywale są już po trzydziestce i zajmują się tym od lat, więc pewnie mnie też uda się jeszcze wygrać parę takich imprez.

W pewnej chwili pomyślałem sobie, że ten dzień nadszedł zaraz po naszym powrocie do Europy. Na razie nikt nie planował mojego udziału w dużych wyścigach typu Paryż–Nicea, ale Bodnar się rozchorował, więc zespół postanowił włączyć mnie do składu. Miałem nabrać doświadczenia, nikt niczego ode mnie nie oczekiwał. W środkowej Francji było przeraźliwie zimno. Już na drugim etapie do Limoges na 500 metrów przed metą doszło do poważnego wypadku, bo zderzyły się dwa pociągi sprinterskie. Ja jak zwykle w sprincie jechałem sam, pilnowałem swoich kół i na skutek tej dużej kraksy otwarła się przede mną luka. Wskoczyłem w nią i popędziłem do mety. Przez chwilę myślałem, że wygram ten etap, ale po chwili zrozumiałem, że zaatakowałem za szybko. Tuż przed metą wyprzedził mnie Francuz William Bonnet.

Przez jakieś dwie minuty byłem rozczarowany, potem zrozumiałem jednak, że właśnie nieomal wygrałem mój pierwszy wyścig w Europie, do tego ważny wyścig. Zwycięstwa z pewnością miały jeszcze nadejść.

No i nadeszły. Pierwsze odniosłem już nazajutrz. Wygrałem na czele niewielkiej grupki, która kolejnymi atakami przetrzebiła peleton w pagórkowatym terenie. Czułem się jak w Żylinie: ciemnoszare niebo zdające się zlewać z horyzontem i padające z niego płatki śniegu, które spowodowały, że start przesunięto o 50 kilometrów w głąb etapu.

Trzy dni później wygrałem znowu. Tym razem zaatakowałem na trzy kilometry przed metą, gdy wszyscy spodziewali się sprintu na finiszu. Na metę w Aix-en-Provence wpadłem na dwie sekundy przed rywalami. Tego dnia po raz pierwszy usłyszałem pytanie, które najczęściej zadawano mi potem w mojej zawodowej karierze: to jestem sprinterem czy nie?

W tamtym wyścigu Paryż–Nicea wywalczyłem moją pierwszą koszulkę lidera klasyfikacji punktowej. Na podium stanąłem obok Alberto Contadora, który wygrał ten wyścig w typowym dla siebie, atakującym stylu. Pomyślałem sobie wtedy: tak, zdecydowanie mógłbym do tego przywyknąć.

*

Kolejną koszulkę dla lidera klasyfikacji punktowej wywalczyłem w Tour of California, sezon zleciał mi błyskawicznie. Rok później w Kalifornii znów założyłem zieloną koszulkę, a potem wygrałem trzy etapy w moim pierwszym wielkim tourze, Vuelcie. Udało mi się ukończyć cały ten

wyścig. Ostatecznie w sezonie 2011 odnotowałem 15 zwycięstw, a w sezonie 2012 – 16.

Wiosną 2012 roku wreszcie na poważnie pokazałem się podczas klasyków. Nie udało mi się co prawda żadnego wygrać, ale dojechałem w pierwszej dziesiątce w Mediolan–San Remo, Gandawa–Wevelgem i Ronde van Vlaanderen, udało mi się nawet wdrapać na podium w tak pagórkowatym wyścigu jak Amstel Gold. Dziennikarze zaczęli pytać, czy ta specjalizacja w klasykach nie szkodzi moim umiejętnościom sprinterskim, ale to było po prostu niedorzeczne. Sprint po zwycięstwo etapowe w wyścigu, w którym większość doświadczonych zawodników koncentruje się przede wszystkim na tym, by dotrwać do kolejnego dnia, to coś zupełnie innego niż zwycięstwo w monumencie pokroju Ronde van Vlaanderen czy Paryż–Roubaix. Zacznijmy od tego, że są to wyścigi typu „wszystko albo nic". Albo się je wygrywa, albo nie. Nazajutrz nie ma następnej szansy, a to oznacza, że szalone i ryzykowne ataki są na porządku dziennym. Do tego dochodzi dystans tych wyścigów. Mediolan–San Remo potrafi liczyć 300 kilometrów. Peleton pędem wyjeżdża z Mediolanu i gna w stronę przełęczy Turchino niczym psy gończe spuszczone ze smyczy. Energia niezbędna do walki po siedmiu godzinach jazdy nijak ma się do energii niezbędnej kolarzowi torowemu do wyprzedzenia kogoś po kilku okrążeniach olimpijskiego welodromu. No i nagle okazuje się, że „sprinter" to znacznie bardziej złożone określenie, niż mogłoby się wydawać.

Osiąganie sukcesów w klasykach wymaga również doświadczenia. To wyścigi o bogatej historii. Zawodnicy pokroju Cancellary czy Boonena znają tam każdy podjazd, każdy zakręt, każdy brukowany odcinek, bo wygrywają tam od wielu lat. Większość wyścigów etapowych odznacza się natomiast mniejszą stałością. Po zakończeniu etapu w takim Tour de France człowiek stara się przypomnieć sobie roadbook, który studiował rankiem w zespołowym autobusie po raz pierwszy i ostatni. Czy to zakręt? To był prawy czy lewy zakręt? Jak daleko jest stąd do mety? Czy jest pod górę? Czy należy spodziewać się jazdy pod wiatr?

Połączywszy wszystkie te elementy, trzeba liczyć na coś jeszcze: największe szczęście na świecie.

W lipcu dostałem szansę pokazania całemu światu, że potrafię być rasowym sprinterem. Pojechałem na Tour de France.

W Żylinie na mieście, razem z Milanem i moimi starymi kumplami, z jakiegoś powodu – prawdopodobnie było nim wypite piwo –

postanowiliśmy wykonać taniec kurczaka: łokcie na zewnątrz, ugięte kolana, chodziliśmy tak po całym barze jak jakieś przerośnięte nastolatki, którymi pewnie zresztą byliśmy. Świetnym źródłem motywacji zawsze były dla mnie zakłady, o czym – jestem przekonany – zapewni Gabriele Uboldi, mój menedżer, zwłaszcza że często znajduje się po niewłaściwej stronie tych zakładów. Gdy już na pierwszym etapie Tour de France wjechaliśmy na Côte de Seraing, jeden ze stromych podjazdów znajdujących się co roku na trasie Liège–Bastogne–Liège, myślałem tylko o tym, że jeśli jako pierwszy dotrę na ten szczyt, przejdę potem przez linię mety, wykonując taniec kurczaka – tak obiecałem moim kumplom.

Na pierwszej, mniej stromej partii podjazdów bardzo mocno zaatakował Fabian Cancellara, a ja niemal wyprułem sobie żyły, żeby utrzymać się mu na kole. Jechał w żółtej koszulce jako zwycięzca prologu i zamierzał zrobić wszystko, by odnieść swoje drugie zwycięstwo w tym tourze. Na najbardziej stromym odcinku jeszcze się do niego zbliżyłem. Obejrzałem się i zobaczyłem, że nasze tempo wytrzymał tylko Edvald Boasson Hagen. Reszta została gdzieś niżej. Gdy zbliżaliśmy się do szczytu, na kilkaset metrów przed nim Cancellara bardzo starał się mnie skłonić, żebym teraz to ja pociągnął, ale ja twardo wisiałem mu na kole. Wiedziałem, że jeśli to on rozprowadzi tę grupę, mam spore szanse wyskoczyć mu zza pleców i wygrać. Boasson Hagen siedział mi na kole, prawdopodobnie układał w głowie podobny plan. Tymczasem peleton nas dochodził. W momencie, w którym uznałem, że dłużej nie wytrzymam już tej nerwówki i zaatakuję, bo peleton był tuż-tuż, na 200 metrów przed metą Cancellara rozpoczął sprint.

To był dla mnie idealny moment, wyskoczyłem obok niego, wyprzedziłem go i wygrałem mój pierwszy w karierze etap Tour de France. Miałem wystarczająco dużą przewagę, by móc przeciąć linię mety, wykonując taniec kurczaka. Cancellara nie był szczególnie zadowolony. Uważał, że wygrałem dzięki temu, że uczepiłem się jego ogona, co było faktem. Poza tym on był supergwiazdą, a ja jakimś początkującym kolarzem. Wybrana przeze mnie forma świętowania przelała czarę goryczy. Cancellara uznał to za osobisty przytyk, przejaw braku szacunku.

Gdy dotarliśmy do Paryża, miałem już kolejną zieloną koszulkę w mojej kolekcji, a na koncie niecodziennych gestów radości miałem też Hulka oraz Running Mana. Wygrałbym więcej etapów, ale zabrakło mi oryginalnych

pomysłów na cieszynki. Przynajmniej w tym momencie Cancellara wiedział już, że taniec kurczaka nie miał nic wspólnego z jego osobą.

2013 był kolejnym najlepszym rokiem w mojej karierze. Wygrywałem 22 razy w najróżniejszych wyścigach i w najróżniejszym ukształtowaniu terenu. W tamtym roku zostałem odnoszącym największe sukcesy zawodnikiem w cyklu Pro Tour. A może „najwygrywalniejszym", jak mawiają Amerykanie? To okropne słowo, ale jest za to bardziej precyzyjne. Bo jak można oceniać, że 22 zwycięstwa to większy sukces niż na przykład zwycięstwo w Tour de France i 17 innych triumfów? Taki właśnie dorobek miał w tamtym roku Chris Froome.

Początkowo sądziłem, że będzie to rok drugich miejsc, bo w marcu właśnie takie lokaty zajmowałem kolejno w Strade Bianche, Mediolan–San Remo, E3 Harelbeke i Ronde van Vlaanderen. Pośrodku tego pasma odniosłem moje pierwsze zwycięstwo w klasyku. Wreszcie. W Belgii panował okropny ziąb i wyścig Gandawa–Wevelgem niemal został odwołany, ale ostatecznie tylko skrócono go o 50 kilometrów. To mi oczywiście pasowało, bo uważałem, że wytrzymałość to raczej atut starszych zawodników. Przez cały wyścig trzymałem się w czołówce. Na cztery kilometry przed końcem moi towarzysze w grupie uciekinierów zaczęli się zastanawiać, jak ze mną wygrać podczas sprintu, ale ja zaatakowałem i odniosłem samotne zwycięstwo. Postanowiłem przejechać nawet kawałek na jednym kole w geście podziękowania dla tłumu, który ryzykował hipotermią, by móc zobaczyć mój triumf.

*

Z dzisiejszego punktu widzenia wydaje mi się, że rok 2014 nie był taki zły. W Tour de France zgarnąłem trzecią z rzędu zieloną koszulkę, dołożyłem do tego siedem zwycięstw, ale ogólnie rzecz ujmując, był to sezon z piekła rodem. Podchodziłem do sprawy na tyle realistycznie, by wiedzieć, że dotychczasowego trendu wzrostowego nie da się utrzymywać w nieskończoność. Byłem już dobrze znany, więc rywale podczas wyścigów uważnie mnie pilnowali, a to musiało przełożyć się na nieco mniejszą liczbę zwycięstw. W coraz większym stopniu koncentrowałem się na najważniejszych laurach, takich jak Ronde van Vlaanderen czy Paryż–Roubaix, w których zawsze trudniej jest wygrać (na tym polega ich sens!) i wszyscy potrzebują do tego odrobiny szczęścia. Byłem w stanie pogodzić

się nawet z całym sezonem bez szczególnych triumfów, jeśli miało mi to pomóc w dłuższej perspektywie.

Tyle że to nie był sezon bez szczególnych triumfów, tylko jakiś koszmar. Byłem do niczego. Przez cały czas czułem się wyczerpany. Owszem, znów wywalczyłem zieloną koszulkę w Tour de France, ale w 2014 roku po raz pierwszy nie wygrałem w tym wyścigu ani jednego etapu. Żadnych głupich przejawów radości, co tam, żadnych normalnych przejawów radości. Miałem poczucie, że wszystkich zawodzę: przyjaciół, rodzinę, członków Team Peter, moich zespołowych kolegów, całą ekipę Cannondale (to była nowa nazwa dawnego Liquigas), wszystkich.

Coś musiało się zmienić. Albo coś się zmieni, albo wracam do domu do Żyliny i kończę z tym.

SŁOWACJA

Kocham Słowację. Jest coś ekscytującego w tym, że pochodzi się z tak młodego i dumnego kraju. Odnosi się wrażenie, że my Słowacy wszystko robimy po raz pierwszy. To taka trochę szalona mentalność. Naród słowacki mieszka w tym miejscu przez większą część ostatnich 2000 lat, mamy własny język i własny, charakterystyczny styl średniowiecznej architektury.

Wielu ludzi inaczej pamięta jednak naszą historię. Przez większą część XX wieku znajdowaliśmy się pomiędzy konkurującymi mocarstwami, Niemcami i Związkiem Radzieckim, a do tego najczęściej połączeni z naszymi sąsiadami Czechami. Ostatecznie udało nam się od nich bezproblemowo odłączyć w 1993 roku, w ramach tzw. aksamitnego rozwodu. Oczywiście nadal mamy z Czechami wiele wspólnego. W końcu to oni słyną z produkcji piwa, więc naprawdę nie warto stawać im okoniem. Teraz jesteśmy również członkami Unii Europejskiej. Ciągle czekam, żeby któryś z moich brytyjskich przyjaciół wyjaśnił mi, dlaczego wyjście ze Wspólnoty jest takim świetnym pomysłem. Jakoś nie mogę się doczekać.

Jest nas około pięciu milionów, co stawia nas mniej więcej na równi z Norwegią, Finlandią i Irlandią (dokładnie tak, umiem korzystać z Google i Wikipedii). Brakuje nam natomiast bohaterów narodowych, zarówno jeśli chodzi o historię, jak i sztukę czy sport, więc to dla nas zawsze wielkie święto, gdy zyskujemy jakiegoś mistrza świata. Z tego powodu doświadczam jednocześnie pewnej presji oraz uczucia dumy. Tego nie da się uniknąć. Wychodzę na ulicę i każdy chce mi uścisnąć dłoń, zrobić sobie

ze mną *selfie*, a ja nie zamierzam być burakiem, który tego ludziom odmawia. Też bym chciał taką fotkę. Na szczęście jest nas tylko pięć milionów, więc systematycznie odhaczam na liście wszystkich zainteresowanych. To nie tak, że jestem jakiś supersławny – po prostu nie ma u nas wielu sławnych ludzi. Na Słowacji jakoś nie wykształciła się kultura celebrytów. Ludzie nie rzucają mi się do stóp i nie robią innych głupstw, wszyscy w dużej mierze pilnują czubka swojego nosa.

*

Czy byłbym dzisiaj tym samym kolarzem, gdybym nie dorastał na Słowacji? Ciekawe pytanie. Wiele osób pyta mnie o to, co wyczyniam na rowerze. Mam tu na myśli jazdę na jednym kole, różne tricki, wygłupy, unikanie kolizji, te sprawy. Od wielu ludzi słyszę: „Peto, nic dziwnego, że umiesz jeździć na jednym kole, w końcu bawiłeś się w BMX-y. Peter, potrafisz wstawić rower w bagażnik dachowy na samochodzie, bo uprawiałeś kolarstwo górskie”.

W pewnym stopniu to wszystko prawda. Jazda na BMX-ie czy na rowerze górskim wymaga zupełnie innych umiejętności, tyle że ja umiejętności te posiadłem w dużej mierze, jeszcze zanim zacząłem uprawiać te dyscypliny. Osobiście uważam, że dla przyszłego zawodowego sportowca najlepszym przygotowaniem jest spędzanie dzieciństwa na świeżym powietrzu. Jako młody chłopak dostawałem wolną rękę, mogłem swobodnie bawić się na słowackiej wsi. Inne rodziny myślały zapewne, że jestem jakimś dzikusem… Wspinałem się na drzewa, urządzałem wędrówki po lesie, pływałem w jeziorach i rzekach, budowałem szałasy i inne bazy. Zimą jeździłem na nartach, sankach, organizowałem też największe na świecie bitwy na śnieżki.

Wtedy wydawało mi się, że po prostu świetnie się bawiłem, ale przy okazji nabywałem też różnych umiejętności. Jako pierwsza na myśl przychodzi pewnie koordynacja, ale zyskiwałem też na sile, dowiadywałem się, do czego zdolne jest moje ciało, poznawałem własne granice i usiłowałem przesuwać je coraz dalej. To taki trening i to bez względu na to, czy ktoś zostanie potem piłkarzem, hokeistą, czy kolarzem. Gdy dzisiaj pędzę w dół podczas wyścigu albo finiszuję sprintem w bardzo gęstej grupie, tak naprawdę czerpię z doświadczeń z dzieciństwa, zdobywanych w towarzystwie moich starszych braci.

*

Nie jestem pierwszym Słowakiem, który został mistrzem świata w kolarstwie. To wyróżnienie przysługuje Jánowi Valachowi. Valach jeździł w różnych zespołach i startował w wyścigach do 2010 roku, był dla nas jedynym wzorem do naśladowania, gdy sami usiłowaliśmy zostać zawodowymi kolarzami. To jednak nie wszystko – Ján zawsze potrafił dostrzegać całościowy obraz sytuacji, dzięki czemu był idealnym kandydatem do tego, by zacząć budować słowackie kolarstwo od podstaw i osiągnąć coś z reprezentacją naszego kraju. W każdym kolejnym wyścigu, w którym sięgałem po tytuł mistrza świata, to właśnie on prowadził samochód naszej ekipy, a teraz mam to szczęście, że mogę korzystać z jego wsparcia również w ekipie BORA-hansgrohe.

Niestety jego rola na stanowisku dyrektora ds. sportowych podczas moich sukcesów w Richmond, Dosze i Bergen to tylko część większej historii. Druga część to opowieść o Słowacji takiej, jaką widzę dzisiaj.

Ján zaczął angażować się w zarządzanie kolarstwem na długo przed tym, zanim zakończył karierę sportową. Sam widział, że w słowackim światku kolarskim brakowało wizji, że od strony organizacyjnej przypominał on wiejski festyn. Na arenie międzynarodowej stanowiliśmy przedmiot drwin. Juraj, ja i inni musieliśmy polegać na determinacji naszych rodziców, którzy wszystko załatwiali i wozili nas na wyścigi w całej Europie Środkowej. Mój rówieśnik Kwiato wspomina, jak z młodzieżową reprezentacją Polski jeździł na wyścigi na przykład do Chorwacji. Mieli takie same rowery, takie same stroje i tak dalej. Ja wysiadałem na miejscu z samochodu taty, gdzie koła od roweru trzymałem pod nogami, a buty kolarskie miałem wetknięte pod przedni fotel.

Ján chciał z tym skończyć raz na zawsze i żądał, by pieniądze otrzymywane przez federację były inwestowane w rozwój młodzieży. Jak nietrudno sobie wyobrazić, starzy działacze niechętnie godzili się oddawać środki, które przeznaczali dotąd na własne małe kluby i wyścigi. Nie brakowało też innych skandali. Narodowy tor kolarski został sprzedany deweloperowi wraz z obietnicą, że środki uzyskane z tej transakcji zostaną przeznaczone na budowę następnego, nowoczesnego obiektu. Jak zapewne nie muszę dodawać, ciągle na ten obiekt czekamy. Nie można wiecznie walić głową w mur, dlatego Ján wycofał się z działalności organizacyjnej i w całości poświęcił się stanowisku dyrektora ds. sportowych reprezentacji

narodowej. To właśnie w tej roli wywarł największy wpływ na moją karierę, nawet jeśli jego ambitne plany dotyczące słowackiego kolarstwa nadal nie doczekały się realizacji.

Najbardziej dumny jestem z Peter Sagan Academy. Założyłem ją po rozmowach z Jánem Valachem, który opowiadał mi o tym, jak można poprawić nasz krajowy program kształcenia młodzieży, a także o tym, że na każdym kroku napotyka w tej sprawie na opór.

Trzy lata temu wziąłem pod moje skrzydła zespół juniorski, w którym sam się wychowałem. Chciałem dać w ten sposób wyraz mojej wdzięczności i wesprzeć rozwój innych młodych zawodników. Nadaliśmy temu klubowi nową nazwę Peter Sagan Academy, by dodać mu trochę powagi, zainwestowałem też nieco pieniędzy w ten projekt. Dzięki mojemu nazwisku było łatwiej pozyskać także innych sponsorów. Krajowa federacja kolarska nadal oczekiwała od rodziców zawodników, że będą sami finansować ich wyjazdy na wyścigi w całej Europie. Dzisiaj, dzięki istotnemu wsparciu sponsorskiemu Roberta Spinazzè – dyrektora generalnego Spinazzè Group, firmy produkującej betonowe słupy i wsporniki do sadów i winnic – prowadzimy program, w ramach którego zabieramy zawodników i zawodniczki w wieku od 8 do 18 lat na te same wyścigi, na które jeżdżą federacje niemiecka, włoska i polska. Kolarstwo to pasja Roberta, a dzięki jego zaangażowaniu możemy nie ustawać w dążeniach do odkrycia kolejnych przyszłych mistrzów. Dołączyła do nas również firma Sportful, producent ubrań, który dostarcza stroje dla zespołu oraz wszystkich członków szkółki. Bez ich wsparcia trudniej byłoby nam realizować nasze ambicje. Dodaliśmy też do programu zawodników z kategorii U-23, bo dzięki temu możemy dłużej pracować nad rozwojem naszej młodzieży i zachować spójność zespołów. Ostatecznym celem wszystkich tych działań jest znaczące zwiększenie liczby słowackich kolarzy w zawodowym peletonie, a pewnego dnia może jakiś słowacki zespół jeżdżący w cyklu Pro Tour. Obecnie nasza szkółka wspiera 85 zawodników i wierzę, że już niedługo zacznie się sama finansować, gdy tylko topowe zespoły zaczną korzystać z kształconych przez nas utalentowanych kolarzy. Zespoły kolarskie nie odczuwają palącej potrzeby inwestowania w młodzież na tę samą skalę, co na przykład europejskie kluby piłkarskie. Tutaj mamy do czynienia z krótkoterminowymi przedsięwzięciami komercyjnymi o krótkoterminowych celach. Nasz program ma natomiast charakter długofalowy, wspieramy rozwój od

podstaw i wierzymy, że możemy zdziałać w ten sposób naprawdę dużo. Obiecujące dzieciaki mogą porzucić kolarstwo z wielu różnych powodów: konieczność zarobkowania, chęć studiowania w celu znalezienia lepiej płatnej pracy, chęć przestawienia się na inną dyscyplinę sportu, w której większe inwestycje będą sprzyjać ściąganiu największych talentów.

Warto również wspomnieć o Peter Sagan Kids Tour, który na dobre ruszył w 2014 roku. To naprawdę niesamowite imprezy, na których bawię się znakomicie zawsze, gdy tylko mogę być na nich obecny. Organizatorem tego cyklu jest Peter Zánický, pierwszy trener, z którym pracowałem. Gdy miałem ledwie dziewięć lat, Peter woził Juraja i mnie na wyścigi rozgrywane w całym kraju. To wspaniale mieć świadomość, że mój dawny trener organizuje obecnie imprezy, na których stawia się niemal pięć tysięcy entuzjastycznie nastawionych dzieciaków. Ich uczestnicy mają frajdę przez cały dzień. Obecnie Kids Tour to dziewięć eventów w okresie od marca do września, każdy z nich organizowany jest w jakimś pięknym słowackim mieście. Podczas każdej z tych imprez występuje oczywiście element rywalizacji, ale główny nacisk kładziemy na rodzinne spędzanie czasu na świeżym powietrzu i zabawę! Jak dotąd udział w tych imprezach wzięły tysiące dzieciaków, a ja jestem pewien, że znajdzie się wśród nich parę przyszłych gwiazd kolarstwa. Na razie przedsięwzięcie to daje mi wielką satysfakcję dzięki szerokim uśmiechom na ich twarzach.

Chciałbym, aby każdy słowacki junior rozważający karierę w kolarstwie miał łatwiej, niż mieliśmy my. Kto wie, może kiedyś to ja będę kolesiem w samochodzie, który motywuje do walki kolejnego słowackiego mistrza świata. Historia ma to do siebie, że lubi się powtarzać.

2015
WIOSNA

Oleg Tińkow to pod wieloma względami zabawny kawał drania. Dlaczego zabawny? Bo ciągle się wygłupia, opowiada historie, żartuje. Czasami nie jest w stanie nad sobą zapanować i mówi rzeczy, których mówić nie należy. Zabawny jest również dlatego, że jest inny od większości ludzi.

Być może uznasz teraz, że to Oleg Tińkow ściągnął mnie do teamu Tinkoff, ale to nie było tak. Najważniejszą osobą, która przyczyniła się do mojej zmiany zespołu, był Bjarne Riis.

Riis prowadził zespół kolarski, w zasadzie odkąd sam przestał jeździć. W 1996 roku wygrał Tour de France, a rok później wspomagał w wygraniu tego wyścigu Jana Ullricha, swojego młodszego kolegę z zespołu. Wkrótce potem odegrał ważną rolę w organizacji nowego duńskiego teamu, który został przemianowany na CSC, a potem na Saxo Bank. W pewnym momencie istnienia tej ekipy jej zawodnicy wygrywali wszystko, co było do wygrania. Riis zasłynął umiejętnością wydobywania maksimum z kolarzy, którzy w innych warunkach nie rozwinęliby się aż tak bardzo albo w ogóle zniknęliby w tłumie. Odniosłem wrażenie, że stworzymy zgrany duet. Początkowo Riis pozyskał Tińkowa jako sponsora, potem jednak sprzedał cały zespół temu rosyjskiemu oligarsze, jednocześnie podpisał trzyletni kontrakt na kierowanie tym zespołem.

Giovanni musiał opędzać się od telefonów z BMC, Sky i Quick-Step, a nawet od kierowcy wyścigowego Fernando Alonso, który miał rzekomo budować własny mocny team i chciał pozyskać cały Team Peter na sezon 2015. Ostatecznie okazało się, że tylko Tinkoff był gotów usiąść do poważnych negocjacji. Riis dawał mi powody do optymizmu, a prowadzony przez niego zespół był gotów podjąć konkretne kroki. To było dla mnie w zasadzie jedyne wyjście. Giovanni kończył karierę sportową pod okiem Riisa, a wcześniej jeździł z nim w jednym zespole. Wyrażał się o nim w samych superlatywach. Poważny gość, wiarygodny, zaangażowany, zna się na rzeczy. Nowy team, nowi ludzie, nowy system, nowe rowery… Nowa motywacja.

Giovanni intensywnie zabiegał o to, żeby w skład zespołu Tinkoff wszedł cały Team Peter. Okazało się, że to wcale nie takie łatwe. Tinkoff miał

przecież zawodników i masażystów, którzy pracowali tam od lat, a dla których zabrakłoby miejsca, gdyby elementem tej ekipy miał stać się Team Peter w pełnym składzie. Ostatecznie razem ze mną do Tinkoff przeszli Juraj i Maroš.

Nagle staliśmy się trybami większej machiny, bardziej profesjonalnej, a z tym wiązały się większa presja i większe oczekiwania.

*

UCI od jakiegoś czasu wdrażała bardziej surowe wymagania dotyczące trenerów. Chodziło o to, aby w jak największym stopniu chronić zdrowie zawodników, a także skuteczniej wychwytywać wszelkie wahnięcia formy wynikające ze stosowania dopingu. Szczerze mówiąc, jednym z tych elementów, które w Cannondale mnie męczyły, był obowiązek codziennego stawiania się u kogoś z wszystkimi cyferkami: wynikami treningowymi, tętnem, oddaną mocą, spożytymi kaloriami, liczbą oddechów, liczbą wizyt w toalecie… Dosłownie od tego wariowałem, ale wiedziałem, że inaczej się nie da, więc w tej kwestii zdałem się na moją nową ekipę. Bjarne Riis podpiął mnie pod Bobby'ego Julicha, kolarza odnoszącego wielkie sukcesy w barwach CSC, a obecnie szanowanego trenera.

Rozmawiałem z nim codziennie. „Peter, jak się czujesz? Peter, co dziś robiłeś? Peter, jakie miałeś tętno podczas treningu? Peter, jak się spało? Peter, co jadłeś? Peter, jakiego koloru koszulkę ubrałeś?"

Właśnie zaczynałem jakoś godzić się z tym nowym, inwazyjnym systemem pracy, gdy w Tinkoff wszystko się posypało. Nie ulegało wątpliwości, że za kulisami dochodziło do próby sił między Bjarne a Olegiem. Tak naprawdę osobiście nie znałem żadnego z nich, w sumie nie znałem nikogo w tym zespole, nie wiedziałem też, czy to normalna sytuacja, czy nie. Od części bardziej doświadczonych członków ekipy dowiedziałem się, że sprawy zmieniły się na gorsze, odkąd Bjarne sprzedał cały zespół Olegowi. Później Bjarne utrzymywał, że Oleg zazdrościł mu bliskich relacji z zawodnikami i pracownikami, a Oleg mówił, że w oczach Bjarnego był tylko źródłem gotówki. Rzekomo finansował każdą jego zachciankę, a ten traktował go jak intruza. Nie ulegało wątpliwości, że obaj mieli zupełnie różne charaktery: Bjarne ważył każde słowo, zanim je wypowiedział, wychodził też z założenia, że śmiech to zbędny wydatek energii. Oleg gadał, co mu ślina na język przyniosła, nie wahał się przed

wypowiedzeniem każdej myśli, nawet najbardziej niepoprawnej czy wulgarnej. Ludzie pewnie mają mnie za kogoś, komu bliżej właśnie do Olega, tymczasem z nieuprzejmością czuję się wyjątkowo niekomfortowo. Dotyczy to zarówno moich zachowań, jak i zachowań innych. Gdy byłem dzieckiem, tata nigdy nie puszczał takich sytuacji płazem i tak mi już zostało. Owszem, publicznie kreuję swego rodzaju wizerunek „wariata", ale na co dzień staram się być uprzejmy.

W marcu 2015 roku pojechaliśmy na Tirreno–Adriático. Oleg oczekiwał, że będziemy dzień w dzień napierać. Naszym liderem był Alberto Contador. Oleg chciał, żebyśmy w każdym momencie próbowali odebrać prowadzenie w tym wyścigu Nairo Quintanie, tymczasem Bjarne był zwolennikiem ostrożniejszego podejścia na tak wczesnym etapie sezonu. Pokazywał na moją koszulkę lidera klasyfikacji punktowej i dwa wygrane przeze mnie etapy, ale w dużej mierze po prostu Olega ignorował. A ignorowanie jego osoby to coś, czego Oleg nie znosi najbardziej. Po zakończeniu któregoś z etapów pojawił się wieczorem w naszym hotelu, żeby pokazać, kto tu rządzi. Wpadł w szał, gdy się dowiedział, że Bjarne pojechał na kolację ze znajomymi gdzieś indziej. Przez kilka godzin nerwowo przebierał nogami w miejscu, aż w końcu ruszył na Bjarnego, gdy ten wreszcie wrócił, nieświadomy całej sytuacji. Na oczach wszystkich, tuż obok zespołowego autokaru, panowie wdali się w ostrą kłótnię. Przyglądali się temu członkowie innych ekip, organizatorzy wyścigu, dziennikarze, dosłownie wszyscy.

Po zakończeniu tej imprezy czułem się w porządku. Byłem trochę zmęczony, ale uznałem, że cała ta ciężka praca na samym początku sezonu będzie dobrym przygotowaniem do klasyków. Jak zwykle na pierwszy ogień miał iść Mediolan–San Remo, nazywany również La Classicissima i La Primavera. Tak sobie myślałem, że akurat w tym wyścigu mam szanse na triumf. Od startu dzieliło nas już tylko kilka dni, więc zamiast wracać do Monte Carlo, moja dziewczyna Katarina i ja udaliśmy się do Szwajcarii, by spędzić te kilka dni z Bjarnem i jego rodziną. Ciągle byłem zmęczony, ale to był naprawdę udany czas: dużo jeździłem po równych nawierzchniach, ruch samochodowy był nieduży, a Bjarne cały czas swoim spokojnym tonem głosu udzielał mi wskazówek. Na dokładkę wieczorami w jego domu serwowano nam pyszne jedzenie. Byłem u Bjarnego, a to oznaczało też, że nie muszę co chwila raportować wszystkiego Bobby'emu: „Peter, jak

pachną dzisiaj twoje siki? Peter, możesz policzyć włosy na dużym palcu u nogi?”.

W piątek rano, po przeuroczej kolacji poprzedniego wieczoru, pożegnaliśmy się i umówiliśmy, że nazajutrz widzimy się w Mediolanie.

Nadeszła sobota, ale Bjarne jakoś się nie zjawiał. W zespole zapanowało zamieszanie, pojawiły się rozmaite plotki. Gdzie jest Bjarne? Co się stało? Czyżby Oleg powiedział: basta? Wieczorem podczas kolacji w hotelu przekazano nam oficjalne wieści: Bjarne został zwolniony ze stanowiska dyrektora teamu ze skutkiem natychmiastowym.

Na późniejszym zebraniu zespołu zawodnicy podzielili się na dwie grupy. Jedni zachowywali się jak stare baby, zrzędząc i zawodząc niczym na pogrzebie, a inni zamienili się z kolei w uczniaków, którym ktoś wybił piłkę za płot i teraz nie wiedzą, co z tym fantem począć. „Co my teraz zrobimy? Co my teraz zrobimy?!”

„Chłopaki, weźcie się w garść – powiedziałem. – Przecież to normalny wyścig kolarski. *Che cazzo*? Przecież to my mamy pedałować, nie Bjarne. Rano wstaniemy z łóżek, założymy ciepłe stroje, wjedziemy na przełęcz Turchino, zjedziemy do Riwiery, gdzie zdejmiemy kurtki i ocieplacze na nogi. Dalej przejedziemy przez *capi* i potem sprintem do San Remo. Proste”.

Tak też faktycznie się okazało. W ostatniej fazie wyścigu walczyłem nawet o zwycięstwo. Alexander Kristoff został rozprowadzony przez Lucę Paoliniego na długi sprint, bo Kristoff tak właśnie lubi. Kiedy się już rozpędzi, jest naprawdę szybki, ale brakuje mu tego atomowego przyspieszenia jak u Cavendisha. Usiłowałem odpowiedzieć na ten atak, ale 290 kilometrów to cholernie długi dystans w marcu, zwłaszcza gdy wcześniej człowiek zatrenowywał się niemal na śmierć. Nogi jednoznacznie dawały mi do zrozumienia, że sprint nie wchodzi w grę. Kristoffa zdołał wyprzedzić jedynie John Degenkolb, a mnie z podium zepchnął Michael Matthews. Cóż, przynajmniej miałem blisko do domu.

*

Świetnie. Facet, który ściągnął mnie do tego teamu, właśnie z niego zniknął. Wcześniej jednak zdążył przydzielić mi trenera, który zarzynał mnie dosłownie z tygodnia na tydzień. Bobby nie umiał mnie zrozumieć, a ja nie umiałem znieść jego nieustannego wtrącania się.

Mam to szczęście, że nigdy nie miałem problemów z samodzielnym motywowaniem się do treningów. Jeśli chcę wygrywać, to muszę się dobrze ścigać. Jeśli chcę się dobrze ścigać, to muszę trenować. W moim odczuciu trening to nic innego jak przygotowanie do ścigania się, a nie trening dla treningu. Może niektórzy zawodnicy podchodzą do tego inaczej, może to dla nich dobre. Mam tu na myśli kolarzy walczących o triumf w klasyfikacji generalnej, takich jak Alberto Contador czy Chris Froome. Oni nie biorą udziału w tylu wyścigach, więc może potrzebują usystematyzowanych treningów, gwarantujących, że na najważniejszej dla siebie imprezie znajdą się w topowej formie. Poza tym oni mogą podchodzić treningowo do wyścigów, na przykład do tygodniowych imprez etapowych, takich jak wyścigi w Hiszpanii czy Critérium du Dauphiné albo Tour de Romandie. Rozpatrzmy to na przykładzie tegorocznego sezonu 2018. Mój pierwszy wyścig w Australii wygrałem już w styczniu. Od tego momentu staram się wygrywać praktycznie dwa razy w tygodniu i tak aż do wrześniowych mistrzostw świata, przy okazji których dostaję dwa tygodnie wolnego za dobre sprawowanie (albo za złe sprawowanie, jak to miało miejsce przed rokiem, ale do tego jeszcze dojdziemy).

Trening po to, by móc powiedzieć, że jest się dobrej formie. Rewelacyjne dane. Wow. Nigdy nie słyszałem, żeby ktoś wygrał jakiś wyścig na samym mierniku mocy. Nikt nigdy nie dostał punktów UCI za koszulkę lidera Mocy Maksymalnej. Nawet Chris Froome musi czasem podnieść wzrok znad komputera i wdziać buty kolarskie, żeby wjechać na jakąś górę. Trening dla treningu. Pracując z Bobbym, miałem właśnie takie poczucie. Miał obsesję na punkcie moich danych. Codziennie musiałem robić dokładnie to, o co mnie prosił, a przez pozostałą część dnia z nim o tym rozmawiać. Byłem wyczerpany, byłem nieszczęśliwy. Zaczynałem myśleć o tym, żeby wyłączyć telefon i symulować chorobę. Czysty absurd: kocham trenować, ale to mnie dobijało. Śmierć od liczb.

Każdy napotkany przeze mnie trener pyta o to samo: „Czy chcesz być lepszym góralem? A może lepszym sprinterem albo lepiej jeździć czasówki?”. Nie rozumiem, po co mamy wtrącać się w to, o czym zadecydowała natura. Jestem taki, jaki jestem. Jeżdżę zupełnie w porządku. Nie naprawia się tego, co nie jest zepsute. Uważam, że drastyczne zmiany nakierowane na poprawę wyników w jednym aspekcie wywołają jakieś negatywne konsekwencje w innych obszarach. Kolarze, którzy postanowili zrzucić kilogramy, żeby lepiej jeździć w górach, stracili moc na płaskich

odcinkach. Ludzie, którzy zwiększyli wytrzymałość, tracą umiejętność sprintu. Lepsza praca aerodynamiczna przekłada się na spadek mocy. Można by tak jeszcze długo wymieniać, ale z pewnością wiesz już, co mam na myśli.

Podstawowy problem nie był szczególnie skomplikowany. Mniejsza o tętno spoczynkowe, grubość tkanki tłuszczowej, moc i algorytmy treningowe – ja byłem po prostu zajechany. Zmęczony do granic możliwości. Mimo to zmuszałem się do wyjścia z mojego mieszkania w Monako i wskoczenia na siodełko, trzymałem się każdego planu, który ułożył mi Bobby na dany dzień.

Pojechałem na klasyki rozgrywane na Północy i wypadłem w nich po prostu koszmarnie. To miał być w końcu mój rok, żadnych drugich i trzecich stopni podium, żadnych czwartych miejsc. W sumie akurat to mi się udało, nie byłem w stanie nawet zbliżyć się do tych pozycji. Z końcem kwietnia praktycznie zapomniałem, jak wygląda podium.

W zespole nie byli zadowoleni. Krążyły najróżniejsze plotki na temat tego, co się dzieje. Nie wiem, czy Bobby faktycznie coś takiego powiedział, ale doszły mnie słuchy, że stwierdził w obecności całego zespołu, że od momentu przejścia na zawodowstwo byłem nadmiernie eksploatowany w wyścigach i jestem już wypalony. To, co miałem w moje karierze osiągnąć, było już za mną. Miałem 25 lat i byłem skończony. Koń wyścigowy z kontuzjowanymi kolanami.

„To by było na tyle – powiedziałem. – Pieprzę to, kończę karierę”.

W myślach miałem się już za byłego zawodowca, który spędza dnie na plaży z Katariną. Cóż, przynajmniej zostały mi jakieś wspomnienia. Może kiedyś napiszę książkę.

*

Wtedy Giovanni wszedł w tryb zarządzania kryzysowego. Trzeba mu oddać, że zawsze wspierał mnie w tym, czego akurat chciałem. Nie naciskał na mnie, nie zmuszał mnie do jazdy, nie był zły ani rozczarowany, a jedynie martwił się, czy ze mną wszystko w porządku – czy nie zrobię niczego głupiego.

Kilka miesięcy temu podpisałem jeden z najbardziej lukratywnych kontraktów w historii kolarstwa, podpisałem go na całe trzy lata. Miałem tylko zjawiać się w umówionym miejscu, dawać z siebie wszystko,

odgrywać moją rolę, a po trzech latach mógłbym spokojnie zakończyć karierę i utrzymać z tych pieniędzy całą rodzinę do końca życia. Nie przejmuj się Bobbym, nie przejmuj się Olegiem, nie przejmuj się ekipą, najlepiej niczym się nie przejmuj. To należało do obowiązków Lomby. Czyż nie po to właśnie powstał Team Peter? Stary, rozluźnij się. Nie traktuj wszystkiego tak poważnie.

Ostatecznie to Giovanni przedstawił najrozsądniejsze rozwiązanie. Nie ulegało wątpliwości, że potrzebowałem nowego trenera, kogoś, kto zostanie kolejnym kluczowym członkiem Team Peter. Patxi Vila był już pracownikiem Tinkoff, ale był zupełnie innym gościem niż Bobby. Pochodzi z kraju Basków i jeszcze do niedawna sam był zawodowym kolarzem. Nie osiągał co prawda takich sukcesów jak Bobby, ale może właśnie to było jego atutem w roli trenera. Zwycięzcy bywają często tak zmotywowani i zdeterminowani, że nie zwracają uwagi na potrzeby innych. Dobry *domestique* musi wiedzieć, czego potrzebuje jego lider, bo inaczej niczego nie osiągnie. Być może to lepszy punkt wyjścia do tego, by potem zostać trenerem?

Patxi z miejsca wydał mi się bardzo bystry. „Od razu zobaczyłem, że wiesz, co robisz – powiedział mi. – Dobrze się odżywiałeś, nie miałeś dużych wahań masy ciała, miałeś mocne ciało, które nie wymagało wiele uwagi. Co jednak najważniejsze, wygrałeś mnóstwo wyścigów, w ogóle nie mając trenera”.

Polubiłem go. Dał mi wolną rękę.

„Plan treningowy, który ułożyliśmy na początku, powstał tak naprawdę po to, żebyśmy mieli jakąś podkładkę na piśmie” – mówi dzisiaj Patxi. Siedzimy sobie i wspominamy tamte dni w Sierra Nevada, gdzie odbywamy jeden z corocznych obozów przygotowawczych ekipy BORA-hansgrohe. Jest luty 2018 roku, trenujemy tu do wiosennych klasyków. Zapadł zmrok, na zewnątrz jest cholernie zimno, wi-fi ledwo działa, więc nie pozostaje nam nic innego jak siedzieć i gadać. „Nie ulegało wątpliwości, że doskonale rozumiesz swoje ciało. Uważałem, że powinienem cię w tym wspierać, a nie to demontować. Gdybyś mi powiedział, że jeździłeś tylko przez godzinę zamiast przez cztery, bo źle się czułeś, zaufałbym ci, że podjąłeś słuszną decyzję. Łatwizna”.

Gdy moim trenerem został Patxi, zacząłem się powoli rozluźniać. Wcześniej sądziłem, że to już mój koniec. Zacząłem myśleć o tym, co najważniejsze: o zdrowiu, szczęściu, dobrej zabawie, o tym, żeby być sobą.

Fajnie jest mieć plan, bo wtedy podąża się właściwą drogą, ale oczywiście nie można oczekiwać, że wszystko będzie tak, jak się założyło. Życie i wyścigi to dwie różne rzeczy. Załóżmy, że zaplanuję sobie, że na siedem kilometrów przed metą chcę się znaleźć w pierwszej dziesiątce, bo znajduje się tam zwężenie, za którym zaczyna się podjazd. Problem polega na tym, że podobny plan ma 100 innych zawodników. Oznacza to, że 90 kolarzy będzie rozczarowanych, ale na to nic nie da się poradzić. Co mogą zrobić? Zsiąść z siodełka i iść do domu? Trzeba się dostosować, znaleźć inny sposób. Pogodzić się z tym, co jest, i szukać innych rozwiązań. Niektórych rzeczy po prostu nie da się zmienić, czasem złapie się gumę, czasem ma się wypadek. Postanowiłem, że będę dawał z siebie wszystko, ale jednocześnie zaakceptuję każdy wynik, dobry czy zły. Jeśli wygram, to wygram. Jeśli upadnę, to upadnę. Dojadę trzydziesty, to dojadę trzydziesty. Na mecie nadal będę tym samym Peterem, świat się nie zawali.

Na początku tak to właśnie wyglądało. Potem zacząłem wygrywać, prowadzić w wyścigach, pojawiła się presja. Nagle, pewnego dnia, straciłem dokładnie to, dzięki czemu zacząłem wygrywać. Gdy przypominam sobie mój debiut w Tour Down Under, pamiętam, jak myślałem, że kiedyś mógłbym wygrać jakiś wyścig. Od tamtej pory minęło pięć lat, a ja straciłem tamto poczucie. Nie chodziło tylko o przetrenowanie, ale też o negocjowanie kontraktów, niepewność, presję. Wtedy też, jak gdyby w ramach potwierdzenia, że jednak nie odchodzę od zmysłów, podczas badań medycznych lekarz zespołowy w Tinkoff poinformował mnie, że znaleziono u mnie wirusa, który spowalniał mnie przez znaczną część poprzedniego sezonu. Dziękuję! Czyli nie chodziło wyłącznie o mnie. Czy w Cannondale o tym wiedzieli? Czy postanowili mnie nie informować, bo tydzień w tydzień potrzebowali mnie na starcie wyścigu na rowerze, a przecież wiedzieli, że z końcem sezonu i tak od nich odchodzę? Tego nie wiem. Możliwości są dwie: albo wiedzieli i to przede mną zataili, albo ich badania lekarskie są do dupy. Innej opcji nie widzę.

Nadal niemal codziennie rozmawiałem z Patxim i opowiadałem mu o tym, co robię, ale dotychczasowa presja zniknęła. Musiałem tylko przebrnąć przez sezon 2015. Przecież niedługo i tak kończę karierę. Bez spiny.

*

Zdążyłem się już przekonać, jak bardzo lubię Tour of California. Byłem tam wcześniej pięć razy i pięć razy wracałem z zieloną koszulką. Ludzie zawsze ciepło witali tam zawodników, ale nigdy nie byli nachalni. Powietrze pachniało czystością i pomarańczami. Drogi były dobre, etapy były szybkie, ale bez przesady… Czego tu nie lubić?

Gabriele, mój menedżer jeżdżący w trasy, zawsze powtarza, że jest tam coś, co przypomina mi o Giovannim. Najwyższy podjazd tego wyścigu to wspinaczka na Mount Baldy [„Łysą Górę”]. Gabriele, dzięki! No i nie martw się tak, jestem pewien, że Lomba nigdy tego nie przeczyta.

Oleg, Bjarne i Bobby zostali w zupełnie innym świecie, podobnie jak rozczarowania moimi występami w Paryż–Roubaix, Ronde van Vlaanderen i Mediolan–San Remo.

Na tym wyścigu pojawił się również Mark Cavendish, i to w znakomitej formie. Popisał się typowym dla siebie wybuchowym sprintem, przypominając mi tym samym, jak słabym sprinterem byłem ja sam. Na dwóch pierwszych etapach bez problemu zostawił mnie w tyle, przez co zacząłem podejrzewać, że raczej nie powinienem spodziewać się mojej szóstej zielonej koszulki. Ale mniejsza o to. Fajnie jest mieć plan, ale gdy nic z niego nie wychodzi, trzeba szukać innych sposobów.

Trzeci etap dookoła San Jose liczył 170 kilometrów, obejmował sześć górskich lotnych premii, do pokonania były przewyższenia o łącznej wysokości 3000 metrów. Etap zupełnie nie w moim stylu. Tym bardziej miło było zająć na nim drugie miejsce, zaraz za Łotyszem Tomsem Skujiņšem, który wygrał po długiej samotnej ucieczce.

Nazajutrz to ja okazałem się za szybki dla Cava. Przekroczywszy linię mety, kilka razy podrzuciłem koło w górę, a potem przejechałem dłuższy fragment na jednym kole, taki byłem uradowany. Odkąd przestałem się przejmować zwycięstwami, znów zacząłem zwyciężać – przypomniałem sobie, jakie to uczucie.

Na kolejnym etapie znów górą był Cav, a potem ja zaskoczyłem wszystkich, w tym siebie samego, wygrywając szósty etap. Sagan, zachłanny draniu, komu ty tu ściemniasz… Ktoś może sobie teraz tak pomyśleć, ale uwaga: to była indywidualna jazda na czas. W moim nowym trybie nieprzejmowania się niczym pomknąłem dziesięciokilometrową płaską trasą i nie tylko wygrałem te próbę, ale założyłem też żółtą koszulkę lidera. Nie był to mój zwyczajowy kolor, ale dziękuję, nie pogardzę.

Ta żółta koszulka spodobała mi się do tego stopnia, że na górskim etapie z podjazdem na Mount Baldy sięgnąłem po głębokie rezerwy sił i dojechałem w pierwszej dziesiątce. Na szczycie straciłem niecałą minutę do Juliana Alaphilippe'a i wyprzedziłem takich górali jak Haimar Zubeldia czy Gesink. Alaphilippe wyprzedził mnie w generalce o dwie sekundy, ale zakładałem, że dzięki lotnym premiom na ostatnim etapie powinno być dobrze.

Na starcie ostatniego etapu wszyscy oczekiwaliśmy na odgłos startera. To był jeden z najbardziej wyrównanych wyścigów, w jakich brałem udział. Każdy zawodnik mający szanse na triumf główkował nad tym, jak rozegrać ten etap na własną korzyść. Gdy tak staliśmy na starcie, Lomba podszedł do Cava i od niechcenia zapytał, czy zamierza walczyć na premiach lotnych o dodatkowe sekundy. Traciłem do Alaphilippe'a tylko dwie sekundy, więc Cav potwierdził, że poskromi swoje ambicje i pomoże Francuzowi w walce o zwycięstwo w generalce. Gdy tylko skończył gadać z Lombą, strzeliła mu opona! Uznałem, że to dobry omen na resztę dnia, a Lomba do końca roku wpadał w histeryczny śmiech na wspomnienie tamtej rozmowy. Trzeba przyznać, że Cav pojechał atomowo i sprintem wygrał tamten etap. Nie miałem z tym żadnego problemu, był bardzo szybki przez cały weekend. Potem nerwowo oczekiwałem na informację, czy udało mi się wyprzedzić Tylera Farrara i zająć trzecie miejsce, bo były za nie cztery sekundy premii. Gabriele jak zwykłe był pełen wiary. Powiedział, że mam się nie martwić, i miał rację. Wygrałem Tour of California.

Niewykluczone, że był to prezent na zakończenie kariery.

2015
LATO

Kilometry nakręcone w słonecznej Kalifornii i szeroki uśmiech na twarzy spowodowały, że do Park City w stanie Utah pojechałem jako zupełnie inny człowiek. Miałem tam trochę potrenować na wysokości.

Trening na wysokości w minionych latach zawsze dużo mi dawał, ale dopiero w 2016 roku dostałem dzięki niemu prawdziwego kopa. Patxi przekonał mnie do atutów tego rozwiązania i miał absolutną rację. Do tego miałem okazję poprzebywać w takich miejscach jak Utah, Kolorado czy Sierra Nevada w Hiszpanii. Nie chodzi w tym dokładnie o trening na wysokości, ale o to, by mieszkać na dużej wysokości, gdy się trenuje. Przebywanie, a dokładniej rzecz biorąc: sen na dużej wysokości powoduje, że organizm zużywa mniej tlenu do normalnego funkcjonowania. Z jednej strony pracuje się ciężej, żeby osiągnąć te same cele, z drugiej natomiast uczy się własny organizm efektywniejszego funkcjonowania, jak najlepszego wykorzystywania dostępnych mu zasobów. To trochę tak, jak gdyby można było nauczyć silnik oszczędniejszej pracy. Trzeba jednak uważać, żeby się nie przetrenować. Jeśli ktoś przesadzi, potem będzie potrzebował długiego czasu na powrót do formy. Trening na wysokości pod okiem Patxiego uważam za najbezpieczniejszy, bo to absolutny ekspert, zna się na tym lepiej niż większość ludzi na świecie, ale to nie przeszkadza mu mnie słuchać i wierzyć, że gdy mówię dość, to znaczy, że mam dość.

Wiele osób mówi: „Śpij wysoko, trenuj nisko”, ale moim zdaniem ten drugi element ma mniejsze znaczenie. Dopóki trenuję, nie robi mi większej różnicy, czy robię to w okolicach szczytu, czy raczej u podnóża góry. W Hiszpanii przez większość dni śpimy wyżej, niż trenujemy, ale to głównie dlatego, że na górze jest cholernie zimno, drogi są oblodzone, a do tego w weekendy na tamtejszych trasach zaczyna gwałtownie przybywać samochodów wiozących narciarzy. Przy okazji Sierra Nevada to obszar, który sprzyja takiemu rozwiązaniu, bo to po prostu jedno wielkie wyniesienie pośrodku równiny. W związku z tym wskakujemy rano do samochodów i jedziemy na dół do Grenady, by tam potrenować. Ćwiczymy między innymi drużynową jazdę na czas na nowych rowerach, więc spokój na drogach i dobra pogoda są bardzo ważne w tego typu treningu

technicznym, ale sporo też po prostu jeździmy. Gdy pogoda jest akurat ładna, czasami wracamy na górę rowerami, żeby się trochę powspinać. To około 30-kilometrowy odcinek, a w sobotę i w niedzielę na drogach robi się spory ruch. W sumie nic dziwnego, skoro z plaży w Motril, na której jest około 20 stopni Celsjusza, po dwóch godzinach jazdy można już szusować na nartach. Gdy w górach jest akurat mglisto, przekonujemy Patxiego, że najlepiej byłoby potrenować na szosie biegnącej wzdłuż plaży. Należy do nowego pokolenia szkoleniowców, które woli jeździć ze swoimi zawodnikami rowerem, a nie siedzieć w samochodzie i wykrzykiwać polecenia, więc on sam nigdy nie ma nic przeciwko takiemu treningowi. Kawa. Piwo. Bez spiny.

W Utah nie ma co prawda plaż, ale panuje tam jakaś luźna atmosfera Zachodniego Wybrzeża, która znakomicie komponuje się z moim nastrojem wyniesionym z Tour of California. Naprawdę świetnie się w Park City bawiłem. Mocny trening, relaks, powtórzyć.

W czerwcu, już po powrocie do Europy, pojechałem na Tour de Suisse, wygrałem kilka etapów i sięgnąłem po koszulkę lidera klasyfikacji punktowej. Była to moja piąta koszulka na pięć występów w tej imprezie. Potem wpadłem na krótko do domu, na Słowację, gdzie po raz piąty wywalczyłem tytuł krajowego mistrza świata w kolarstwie szosowym. W ten sposób zachowałem tę koszulkę na kolejny rok.

Wszystko wskazywało na to, że jestem gotowy na Tour de France.

*

Miałem wystąpić w tym wyścigu w barwach Tinkoff u boku Alberto Contadora. Dużo ze sobą rozmawialiśmy w peletonie już od mojego pierwszego zawodowego wyścigu w Europie, Paryż–Nicea w 2010 roku. Od razu znaleźliśmy wspólny język. Ani przez chwilę nie przeszło mi przez myśl, że wspólny występ w dużej imprezie mógłby stanowić jakiś problem. Nie potrzebowałem żadnych tytułów drugiego lidera ani innych formalnych określeń mojej roli w zespole, choć wiem, że inni potrzebują takich rzeczy, by poczuć się ważnymi. Liderem był on. Przez wiele sezonów dowodził, że jest prawdopodobnie najlepszym zawodnikiem walczącym w generalce w całym swoim pokoleniu. Miał pewne problemy z UCI, został nawet zawieszony w wątpliwych okolicznościach, ale mimo to cieszył się olbrzymim poważaniem w peletonie. Miał też coś do udowodnienia. Przed

startem Tour de France 2015 miał na koncie aż siedem triumfów w wielkich tourach, a byłoby ich dziewięć, gdyby decyzją UCI dwa z nich nie zostały wykreślone za doping. W związku z tym Contador miał powalczyć teraz o trzecie w karierze oficjalne zwycięstwo w Tour de France. Jego głównymi rywalami byli Chris Froome ze Sky, Vincenzo Nibali z Astany oraz Nairo Quintana i Alejandro Valverde, duet z Movistar.

Jako że Bjarnego Riisa już nie było, na dyrektora zespołu Oleg awansował Stefano Feltrina. Wcześniej Feltrin był odpowiedzialny za sprawy kontraktowe zawodników, umowy ze sponsorami i tak dalej. Miał jasny pogląd na to, jak wszystko powinno funkcjonować.

– Jedziesz na tour wyłącznie po to, by pracować na rzecz Alberto – usłyszałem od Feltrina i Stevena de Jongha, ówczesnego dyrektora sportowego Tinkoff.

– Nie mogę się na to zgodzić, chciałbym obronić zieloną koszulkę, mam też kilka etapów do wygrania.

Nie rozumiałem, o co chodzi. Wiem, że w niejednym zespole, w którym pojawiały się sprzeczne cele, dochodziło do problemów, ale nie wydawało mi się, żeby tak miało być w moim przypadku. Poszedłem pogadać z Seanem Yatesem, Brytyjczykiem, jednym z naszych dyrektorów sportowych w Tinkoff. Chciałem, żeby opowiedział mi o swoich trudnościach z czasów Sky, gdy o żółtą i zieloną koszulkę walczyli odpowiednio Mark Cavendish i Bradley Wiggins. Doszliśmy do wniosku, że to była jednak inna sytuacja, ponieważ Mark jechał jako lider zespołu i w związku z tym potrzebował wsparcia, rozprowadzania, pogoni za tworzącymi się ucieczkami, pomocy w powrocie do peletonu, gdyby został z tyłu. To wszystko trudno jest zapewnić zespołowi, który jednocześnie usiłuje wspierać pretendenta do zwycięstwa w całym wyścigu albo kolarza, który akurat prowadzi w generalce.

Ja nie oczekiwałem żadnego wsparcia, chciałem jedynie dostać wolną rękę i o wszystko walczyć sam. Nie potrzebowałem niczyjej pomocy. W ten sposób siedmiu innych chłopaków mogło skupić się wyłącznie na robieniu tego, czego potrzebował Alberto. Wychodziłem z założenia, że jeśli siedmiu uważnie dobranych i znakomicie opłacanych *domestique* nie pozwoli nam wygrać Tour de France, to zwiększenie ich liczby do ośmiu niewiele zmieni. Trudno byłoby upatrywać w tym mojej winy.

– Nie – uciął dyskusję Feltrin. – Potrzebujemy twojej siły, by przez pierwszy tydzień trzymać rękę na pulsie.

– Muszę atakować od pierwszego etapu, bo inaczej będzie po mojej zielonej koszulce – tłumaczyłem. Dużo punktów do klasyfikacji punktowej można zdobyć właśnie na pierwszych etapach, więc jeśli ktoś włączy się do tej zabawy za późno, nie będzie miał szans na wygraną. – Stefano, nie potrzebuję pomocy, po prostu daj mi robić swoje. Masz siedmiu innych chłopaków. Jeżeli Alberto i ja będziemy jedynymi od nas z przodu, to oczywiście mu pomogę. Ale jeśli złapie gumę i siedmiu zawodników nie będzie w stanie wyprowadzić go z powrotem na czoło, to ósmy pomocnik nie zrobi żadnej różnicy.

– Nie możemy ryzykować. Mógłbyś się wywrócić podczas sprintu.

– Stefano, wiem, że nigdy nie jechałeś żadnego touru, ale czy kiedykolwiek choć jakiś widziałeś? Nie potrzebuję sprintu, by upaść. Wypadek może zdarzyć się wszędzie.

Muszę oddać Alberto, że nigdy w najmniejszym nawet stopniu nie naciskał na mnie, żebym był jego ochroniarzem na francuskich szosach. Gdy wszyscy przygotowywaliśmy się do startu wyścigu w holenderskim Utrechcie, znalazłem chwilę, by porozmawiać z nim na osobności. Po weekendzie zaplanowany był etap przez badlandy na południe od Lille, na którym uwzględniono aż siedem brukowanych odcinków drogi, znanych z wyścigu Paryż–Roubaix. Wiedziałem, że jeśli gdzieś miało mu się przydać moje doświadczenie, to właśnie tam.

– Alberto, posłuchaj, na czwartym etapie, tym z brukiem, będę jechał razem z tobą. Nie martw się.

– Dziękuję, Peter.

I tyle.

Ogólnie rzecz ujmując, ryzyko wystąpienia wewnętrznych konfliktów jest znacznie większe, gdy dwóch zawodników stawia sobie ten sam cel. Było to jeszcze przed moimi narodzinami, ale ludzie do dziś rozmawiają o tym, jak Bernard Hinault i Greg LeMond walczyli ze sobą w barwach La Vie Claire w Tour de France 1986. Wróćmy do mojej rozmowy z Yatesem. Jego mniej oczywistym, ale równie poważnym problemem w ekipie Sky w 2012 roku był pojedynek między Wigginsem i Froome’em. Ci dwaj zawodnicy walczyli o to samo miejsce w zespole. Walczyli o nie w wyścigu, walczyli o nie nawet na podjazdach, a to rodzi trudności w każdym teamie. Zwykle tego rodzaju konflikt interesów pojawia się, gdy wyścig wjeżdża w góry. Muszę tu jednak podkreślić, że pomimo wszystkich tych „problemów” La Vie Claire oraz Sky wygrywały wyścigi

i zapewniały fanom tak wiele wrażeń, że o tourach z 1986 i 2012 roku opowiada się do dziś. Po co więc cała ta spina?

*

Usiłuję relacjonować tutaj wydarzenia w takiej kolejności, w jakiej faktycznie następowały, ale czasami wszystko dzieje się naraz.

Byliśmy w Utrechcie, przygotowywaliśmy się do startu. Była środa, tour ruszał w sobotę. Nagle zadzwonił do mnie Oleg: „Peter, musimy pogadać o twoim kontrakcie".

Ciągle jeszcze przekonany, że kończę karierę przy pierwszej lepszej okazji, obawiałem się, że Oleg poprosi mnie o przedłużenie umowy. W końcu wreszcie zacząłem dobrze jeździć. Mógł też chcieć maksymalnie uszczelnić mój kontrakt, bo podczas Tour de France dużo rozmawia się o transferach, umowach i tak dalej.

– Dobra, Oleg, o co chodzi? – zapytałem nerwowo.

– Musimy go renegocjować.

– To znaczy?

– Musimy go skrócić.

Przyznam, że byłem zaskoczony. Wydawało mi się, że już nic nie jest w stanie mnie zdziwić. Moje życie pełne było niespodzianek i miałem się za takiego, którego mało co już rusza, nie ukrywam jednak, że w tym momencie dopadł mnie skurcz żołądka.

– Eee… ale dlaczego?

– Peter, posłuchaj. Ściągnąłem cię do zespołu, żebyś wygrał dla mnie kilka klasyków. Mam świetnych zawodników na duże toury. Zatrudniłem cię na ten rok, bo potrzebowałem kilku wygranych w monumentach, za to ci płacę, a ty akurat w nich byłeś do niczego.

Wziąłem głęboki oddech. Rozumiałem jego punkt widzenia, ale na wyścig składa się sto różnych historii, wszystko się może zdarzyć, a ja nie przypominałem sobie ani jednej wzmianki o tym, żeby moje wynagrodzenie miało być zależne od wyników. Jasne, czasami się zdarza, że sponsor wypłaca jakąś premię, gdy ktoś zrobi coś naprawdę wyjątkowego, nie słyszałem natomiast, żeby ktoś wstrzymywał wynagrodzenie zawodnikowi, który daje z siebie wszystko, ale nie wygrywa.

– Owszem, przyznaję, w ogóle mi nie szło, ale wszyscy wiedzą dlaczego: Bjarne, Bobby, przetrenowanie, negocjowanie kontraktu, wirus… Odbudowałem się. Już wywalczyłem dla teamu Tinkoff dziesięć zwycięstw i koszulek.

– Tak, to bardzo miłe i bardzo ci za to dziękuję, ale nie zatrudniłem cię dlatego, że zależało mi na zielonej koszulce w pieprzonym Tour de Suisse. Chcę zwycięstw w Roubaix, Flandrii, Primaverze, a co najmniej w Gandawa–Wevelgem albo Amstel Gold. Krótko mówiąc, wisisz mi swoją pensję za marzec i kwiecień.

– No co ty, naprawdę?

– Posłuchaj, wiem, że przygotowujesz się do Tour de France, więc dam ci się przygotowywać. Zastanowię się nad tym przez kilka dni, a potem zadzwonię do Giovanniego.

– Dobra. Na razie, Oleg.

– Cześć, Peter, dobrze się z tobą gadało.

Cały Oleg.

Skontaktowałem się z Giovannim i zwołaliśmy zebranie członków Team Peter. Giovanni zaczął rozpatrywać różne argumenty natury prawnej i jeszcze raz uważnie przejrzał kontrakt, żeby upewnić się, że Oleg nie znajdzie w nim żadnych luk do wykorzystania. Uzgodniliśmy, że nic z tym nie robimy, z nikim nie rozmawiamy, może sprawa rozejdzie się po kościach. Żadnej reakcji, żadnych komunikatów prasowych, żadnej odpowiedzi.

W sobotę rano, tuż przed zaplanowanym na popołudnie pierwszym etapem w formie indywidualnej jazdy na czas, podszedł do mnie Oleg. Akurat przygotowywałem się tuż obok naszego autokaru.

– Cześć, Peter. Jak nogi?

– Dziękuję, szefie, całkiem nieźle.

– Posłuchaj, cała ta rozmowa o kontrakcie, zapomnij o niej, dobra? Wszystko jest w porządku.

– OK, dzięki. Nie zawiodę pana.

– Wiem, wiem. To całe gadanie o poleceniach zespołowych i wsparciu dla Alberto, pieprz to. Pieprz ich wszystkich. Przywieź mi zieloną koszulkę.

No i jak tu się nie śmiać? Oleg Tińkow, człowiek jedyny w swoim rodzaju. Ogólnie jednak wciąż istniał pewien problem, który dokuczał mi przez cały okres moich występów w tym zespole: kogo mam słuchać? Czyje zachcianki mam spełniać?

*

Ten wyścig upłynął mi pod znakiem drugich miejsc. Po czasówce – która była zbyt długa, by mogła być „prologiem” – czekał nas etap na płaskim terenie nizinnym, który kończył się na wyspie. Wiedziałem, że należy się spodziewać bocznego wiatru. Co ciekawe, spełniły się moje przewidywania dotyczące wspierania Alberto. Obaj byliśmy w odpowiedniej gotowości, by zadbać o umiejscowienie się na czele. To był udany występ całego zespołu. Jechaliśmy bardzo mocno z przodu pomimo ulewnego deszczu i bardzo silnego wiatru. Dobrze jechały też chłopaki ze Sky, więc ten etap był tak naprawdę rywalizacją Alberto z Froome’em. Na mecie okazało się, że Quintana i Nibali stracili po minucie, a ja miałem poczucie, że mogę swobodnie powalczyć w sprincie na finiszu. Walka trwała do samego końca, konieczna była analiza zdjęcia z fotokomórki, ale najszybciej na metę wpadł André Greipel. Wywalczyłem moje pierwsze drugie miejsce w tym tourze.

Potem, zgodnie z obietnicą, przeprowadziłem Alberto przez bruk. Włożyłem w to sporo wysiłku, ale na szczęście nic się nam nie przydarzyło. Na mecie w sprincie znów byłem drugi, tym razem walcząc z Johnem Degenkolbem, który zaliczał akurat znakomity sezon – wygrał najpierw Mediolan–San Remo, a potem Paryż–Roubaix, rozgrywany na tym samym bruku. Niestety dla nas obu, tym razem ścigaliśmy się o drugie miejsce, bo zwycięzcą tego etapu był Tony Martin. Na kilka kilometrów przed metą urwał się z grupy tworzonej przez najlepszych kolarzy i zaatakował tak mocno, że nie udało nam się go dopaść. Dzięki temu zwycięstwu założył koszulkę lidera. Znów prawie mi się udało, ale nie byłem szczególnie zmartwiony. Miałem dostać jeszcze sporo okazji.

Na przykład nazajutrz, gdy byłem drugi, znów ustępując tylko André Greipelowi.

Na przykład jeden dzień później, gdy byłem drugi za Zdenkiem Štybarem.

Akurat tamten etap zniosłem bardzo ciężko. Oczywiście nie cierpiałem aż tak jak Tony Martin, który upadł tuż przed metą. Żółta koszulka nie ma żadnych dodatkowych miękkich wyścielań, więc nie mogła uchronić jego obojczyka przed złamaniem. Tony miał też złamane serce. Oczywiście wtedy nie wiedziałem, że jest kontuzjowany. Widziałem tylko jeden wielki chaos i moją szansę na zwycięstwo etapowe. Wcześniej musieliśmy jednak

dopaść Štybara, któremu udało się wyskoczyć na prowadzenie, gdy tylko pierwsi kolarze zetknęli się z asfaltem. Jakoś tak się utarło, że gdy trzeba ruszać w pościg, wszyscy oglądają się na mnie. Poważnie?! Nadal tego nie rozumiem. W tym wyścigu już kilkakrotnie okazało się, że nie brakuje sprinterów zdolnych mnie wyprzedzić, zawodników dysponujących wsparciem mocnych zespołów. Ale nie, poczekajmy, aż gonić zacznie Sagan. Zacząłem mieć tego trochę dość, postanowiłem więc zaczekać, aż ktoś inny weźmie się do roboty. Do mety zostało już tylko kilkaset metrów: jeżeli nie weźmiemy się w garść i nie zaczniemy go razem gonić, on to wygra. Nie zebraliśmy się, więc wygrał. Zgadnij, co było dalej. Dokładnie tak, byłem drugi. Zaczynałem się zastanawiać, czy nie powinni ustanowić na tę okazję nowej koszulki. Za największą liczbę drugich miejsc. Na przykład brązowej.

Na następnym etapie nie byłem drugi. Byłem trzeci. Drugi wśród przegranych. Na pocieszenie miałem drugie miejsce w klasyfikacji generalnej, więc moja wymyślona brązowa koszulka pozostawała w moich rękach.

Nazajutrz, na ósmym etapie, byłem drugi w sprincie, przegrywając z Alejandro Valverde na stokach Mûr-de-Bretagne, ale jeśli chodzi o losy całego etapu, to i tak wyprzedziło nas dwóch zawodników, którzy zaatakowali w samej końcówce. Cóż, przynajmniej jeździłem regularnie, ale przyznam, że zaczynałem odczuwać frustrację. Na szczęście nie musiałem już sobie wyobrażać, że jeżdżę w koszulce w kolorze brązowym, bo zgromadziłem wystarczająco dużo punktów, by odebrać Greipelowi koszulkę w moim ulubionym kolorze Robin Hooda. Rabować bogatych, by dawać biednym? Jestem przekonany, że gdybym na drodze dogonił powóz szeryfa z Nottingham i zajrzał do jego skrzyni z kosztownościami, przekonałbym się, że uprzedzili mnie Greipel albo Cav.

Tak oto minął tydzień. Pojechaliśmy drużynową czasówkę. Wjechaliśmy w Pireneje, a wtedy – zgodnie z oczekiwaniami – wypadłem z pierwszej dziesiątki, choć nadal miałem zieloną koszulkę. Przez chwilę miałem również białą koszulkę dla najlepszego młodego kolarza w klasyfikacji generalnej. Niektórym trudno było uwierzyć, że nadal jestem do niej uprawniony, czasami samego mnie to dziwiło. Naprawdę trudno było uwierzyć, że mam dopiero 25 lat. Byłem przecież wypalony, nie miałem już sił na dalszą karierę, więc ta biała koszulka trochę dziwi, nie? Na szczęście nie musiałem jej nosić, bo miałem zieloną, jestem jednak pewien, że

gdybym pokazał się w białej, ludzie byliby skonfundowani. Gdy wjechaliśmy w góry, straciłem tę białą na rzecz Nairo Quintany. Dla widzów musiał to być jeszcze większy szok, bo on wygląda na znacznie starszego niż 25 lat.

Alberto stracił trochę czasu. Jeden z etapów wygrał dla nas Rafał Majka, ale ogólnie wszyscy byliśmy wstrząśnięci. Ivan Basso, nasz powszechnie szanowany i uwielbiany kapitan, przez cały pierwszy tydzień źle się czuł. W dniu przerwy pojechał na badania, po których otrzymał koszmarne wieści. Okazało się, że ma raka jądra i musi natychmiast poddać się leczeniu. Już kilka dni później przeszedł zabieg operacyjny we Włoszech.

Ivan był obecny w moim życiu, odkąd przeszedłem na zawodowstwo. W Liquigas był liderem zespołu, dwukrotnie wygrywał wtedy Giro d'Italia. Teraz był niezwykle doświadczonym kapitanem dla Alberto w naszym teamie Tinkoff. Stosunkowo rzadko startowaliśmy w tych samych wyścigach, ale Ivan – człowiek wiecznie uśmiechnięty i optymistycznie nastawiony – zawsze miał dla wszystkich czas. Wywarł na mnie duży wpływ, pewnie podobnie jak na innych wcześniejszych i późniejszych partnerów zespołowych. Do tego naszym wspólnym agentem był Giovanni, znałem go więc trochę lepiej niż inni i mocniej niż inni się na nim wzorowałem. Gdy dotarła do nas ta smutna informacja, nie wiedzieliśmy, co mamy powiedzieć. Zaczynało nam świtać w głowach, że są w życiu ważniejsze sprawy niż kolarstwo.

Dla porządku dodam, że Ivanowi udało się całkowicie zwalczyć chorobę, ale uznał, że dla niego to już czas kończyć karierę. Miał wtedy 37 lat. Z pewnością będzie jednak dalej obracał się w światku kolarskim i jestem przekonany, że w przyszłości odegra w tym sporcie niejedną ważną rolę.

Jak nietrudno sobie jednak wyobrazić, podczas tamtego touru te wieści stanowiły dla nas wielki cios. Trudno było się nam skupić. Mogliśmy jedynie próbować skoncentrować się na naszych indywidualnych celach i dać z siebie wszystko bez niego, ale dla niego.

Po tygodniu jazdy w peletonie zaczynałem myśleć o tym, żeby dowieźć zieloną koszulkę do Paryża i może pokusić się w końcu o jakieś zwycięstwo etapowe. Gdy na 13. etapie znów byłem drugi, poczułem się niemal jak w domu. Tym razem wyprzedził mnie Greg Van Avermaet.

Miałem serdecznie dość przegrywania etapów sprinterskich, więc postanowiłem spróbować szczęścia na górskim 16. etapie. Były na nim dwa podjazdy drugiej kategorii. Drugiej? Brzmiało jak coś w sam raz dla mnie.

Do tego etap kończył się zjazdem w kierunku Gap, a mnie się wydawało, że finisz na zjeździe mógł działać na moją korzyść.

Byłem drugi.

Pozostał już tylko jeden etap dla sprinterów, słynny wyścig na Pola Elizejskie, którego ukoronowaniem miała być dekoracja zwycięzcy w Paryżu. Postanowiłem zrobić wszystko, co w mojej mocy, żeby nie być drugi. Udało mi się. Byłem siódmy.

RODZINA

Czy wiedziałeś, że karczoch jerozolimski w ogóle nie jest karczochem? I że nie pochodzi z Jerozolimy? Zadziwiające, prawda? To tak naprawdę bardzo wysokie rośliny podobne do słonecznika, które mają duże korzenie. Wycina się z nich długie fragmenty przypominające imbir. Kupisz to w co lepszych supermarketach. No dobra, ale zapewne zachodzisz teraz w głowę, co z tą jerozolimskością. Wydaje się, że anglojęzyczni osadnicy w Nowym Świecie nie dogadali się ze swoimi francuskojęzycznymi kolegami, którzy opisywali słonecznik określeniem *girasol*. Tak podobno narodziła się ta nazwa.

Wydaje ci się, że musiałem to sprawdzić? Tak, musiałem, żeby na pewno niczego nie pomylić, ale zaoszczędziłem ci w ten sposób trochę pracy.

Inną, bardziej trafną nazwą karczocha jerozolimskiego jest topinambur**. Teraz powinieneś wreszcie zrozumieć, po co zamieściłem tu ten dziwny wstęp. Moja żona Katarina wraz z ojcem założyli firmę Sunroot. Oferują produkty spożywcze bezglutenowe i beztłuszczowe, dla których bazą jest karczoch jerozolimski. Roślina ta jest powszechnie uprawiana na Słowacji. Katarina skutecznie wspomaga lokalną gospodarkę, wytwarza coś naprawdę przydatnego, a przy okazji znajduje ujście dla swoich zapędów twórczych i biznesowych. Oferuje najróżniejsze rzeczy: gorącą czekoladę w proszku, dżem jagodowy, przekąski z dodatkiem jogurtu, kawałki owoców w białej czekoladzie… Ale najprzydatniejsza z tego wszystkiego jest mąka, którą można stosować w codziennych wypiekach. Topinambur ma również ten atut, że jest naturalnie słodki, więc w wielu przepisach w ogóle nie jest potrzebny cukier. Torty, które nie tuczą. Tak!

Co jeszcze jest charakterystyczne dla tej rośliny? Że rozmnaża się jak szalona. Trzeba wręcz na nią uważać, żeby się za bardzo nie rozpleniła, trochę jak na rododendrony w niektórych częściach Europy. Podobnie jak

rododendron, także topinambur wygląda ładnie, więc ludzie go nie uprzątają. Jeden ze słowackich polityków do tego stopnia uwziął się na tę roślinę, że doprowadził do uchwalenia ustawy zakazującej jej hodowli. Dostrzegasz pewien problem? Firma Katariny z pewnością by zbankrutowała. Na szczęście na Słowacji nie brakuje rolników uprawiających tę roślinę i ludzi nią handlujących, więc tenże polityk ostatecznie musiał wycofać się pod ich naciskiem. Prawdopodobnie złożył projekt ustawy, bo jego sąsiedzi nie dbali o swój ogródek.

Jeśli wpiszesz „karczoch jerozolimski” w Google, znajdziesz tam opis podobny do tego, który zamieściłem powyżej. Jeżeli natomiast wpiszesz hasło „sunroot”, istnieje spora szansa, że zobaczysz Katarinę i mnie udających Olivię Newton-John i Johna Travoltę jako Sandy i Danny’ego z *Grease*. Nakręciliśmy ten klip w charakterze promocji Sunroot, ale przy okazji świetnie się bawiliśmy. No bo po co ta spina? Zwariowanych pomysłów nigdy nam nie brakowało. Fakt bycia mistrzem świata w kolarstwie oznacza, że wiele z nich można zrealizować. Chociaż to nie do końca tak… Pewnie i tak byśmy to zrobili, ale amatorska zabawa we dwoje w kuchni to nie to samo, co zatrudnienie całej ekipy do odtworzenia planu teledysku *You’re the One That I Want*, która kręciła wszystko i montowała scena po scenie, żeby wyszło jak w oryginale.

Katarina i ja poznaliśmy się w moim domu w Żylinie. Chciałbym cofnąć się trochę w czasie. Gdy udało nam się zacząć zarabiać na jeżdżeniu rowerem i gdy nie przebywaliśmy akurat w naszym mieszkaniu we Włoszech wynajętym przez Liquigas, Juraj i ja znaleźliśmy sobie dom wciśnięty między autostradę a wielki zakręt rzeki Wag, tam gdzie rozlewa się ona szeroko i wpada do jeziora Hričov. Na krótko przed tym, gdy zamieszkaliśmy w tym domu, zaczęto tam budować most. Byłem tam niedawno, właśnie skończyli go budować. Po dziesięciu latach. Kocham Słowację, ale czasem budzi ona smutny uśmiech na mojej twarzy.

Kupiłem też działkę przylegającą do tego domu. Coraz więcej zarabiałem. Miałem już dwa samochody, postanowiłem zatem zbudować dla nich garaż na tej działce. Nic więcej. Potem uznałem, że pewnie fajnie byłoby mieć własny kąt do spania, więc nad garażem pojawił się pokój. Nie potrzebowałem niczego więcej. Gdy później wracałem na Słowację, często towarzyszyli mi jacyś znajomi, uznałem więc za zasadne mieć jakiś pokój gościnny. To by było już wszystko. No dobra, ale zimą w Żylinie jest ciemno i zimno, uznałem więc, że będę potrzebował własnej siłowni

i sauny, by móc dbać o formę. Człowiekowi naprawdę nie potrzeba nic więcej do szczęścia.

Ostatecznie cały ten projekt uległ kompletnemu przeobrażeniu. Nie powstał dom dla nas, ale początek ośrodka sportowego, który postanowiłem utworzyć. Młodzi słowaccy sportowcy, uprawiający najróżniejsze dyscypliny, mogą w nim zamieszkać i trenować. Mogą tam liczyć na wszelkie wsparcie w przeistoczeniu się z ambitnych młodych ludzi w prawdziwych sportowców.

Zanim jednak wiedzieliśmy, że tak to ostatecznie się zakończy, Juraj i ja rozesłaliśmy zapytania ofertowe do kilku miejscowych firm, które mogły być zainteresowane naszą budową. Spodobał mi się jeden facet. Razem z ojcem prowadził niewielką firmę budowlaną i obaj robili wrażenie ogarniętych ludzi. Spotkawszy się z nimi zimą 2012 roku, pojechałem po raz pierwszy na poważnie zmierzyć się z klasykami. Wróciłem z piątym, czwartym, trzecim i drugim miejscem na koncie. Trzecie miejsce zająłem w Amstel Gold w Holandii, po tamtym wyścigu Juraj i ja postanowiliśmy uczcić sukces przyjęciem przy grillu w naszym ogrodzie. Rzecz działa się tuż obok miejsca, w którym budowany był garaż i moja kawalerska jaskinia w jednym, zaprosiłem więc gościa z budowy, by przy okazji z nim pogadać. Przyszedł z dziewczyną, która od raz zrobiła na mnie spore wrażenie: wysoka, piękna. Biła od niej jakaś taka pewność siebie, która sugerowała, że jej świat nie kończy się na małej firmie budowlanej. Już zaczynałem sobie myśleć, że niesamowity szczęściarz z tego faceta, gdy on przedstawił mi ją jako swoją siostrę. I kto tu jest szczęściarzem?

Nie od razu między nami zaiskrzyło. Wysłałem jej kilka SMS-ów, ona odpisała. Po jakimś czasie inni zorientowali się, że się widujemy.

Katarina – sądzę, że już się domyśliłeś – była niezwykle obeznana w świecie. Dużo podróżowała, pracując w DHL, mieszkała nawet trochę w Australii. Znajomych miała dosłownie wszędzie: w Belgii, Holandii, Czechach, Polsce. Gdziekolwiek jechałem, ona kogoś tam znała, więc po jakimś czasie powiedziałem jej: „Jeśli sądzisz, że być może chciałabyś ze mną być, to chodź, pokażę ci, jak wygląda moje życie. Przekonaj się sama”.

To był wspaniały okres. Wiosna 2013 roku była najlepszą w mojej dotychczasowej karierze, wygrałem wtedy mój pierwszy klasyk Gandawa–Wevelgem, po raz pierwszy wszedłem też na podium w monumentach, byłem drugi w Mediolan–San Remo i Ronde van Vlaanderen. Wspólne

podróżowanie z Katariną pozwoliło mi dostrzec wszystko w innym świetle. Mogąc poznać jej opinię, korzystając z jej wsparcia, czułem się silniejszy.

Problemem było to, co prędzej czy później dopada każdego z nas: czas. Niektórzy mają go za mało, inni za dużo. Ja zmagałem się z tym pierwszym. Treningi, wyścigi, obowiązki promocyjne, rodzina, znajomi, dziewczyna – wszystko i wszyscy zasługiwali na więcej czasu, niż mogłem im poświęcić. Zaczęliśmy wybierać wyścigi, na które pojedziemy razem, by móc spędzić ze sobą więcej czasu: żadnych szybkich zwrotów akcji, żadnych obozów treningowych, żadnych dalekich transferów między etapami. Tour of California był dla nas imprezą doskonałą, zapewniał nam zrelaksowaną atmosferę, na której nam obojgu zależało. Potem mogliśmy spędzać razem czas na wysokościowym obozie treningowym w Utah albo w Tahoe. Równie fajnym miejscem jest Tour Down Under, zwykle to samo można powiedzieć o mistrzostwach świata, bo przez kilka dni przebywa się w tym samym miejscu i do tego w bardziej nieformalnej atmosferze reprezentacji narodowej, a nie w zespole ze sponsorami, w którym wszystko musi być w pełni profesjonalne.

Uznaliśmy, że klasyki byłyby już przesadą. Może ewentualnie Paryż–Roubaix, Ronde van Vlaanderen, ale cały ten okres spędzony razem byłby zdecydowanie zbyt intensywny. To samo postanowiliśmy w temacie Tour de France. Jeden etap tu, drugi tam, w sumie fajnie, jest na co czekać w całym tym szaleństwie, ale przez trzy tygodnie to byłaby męczarnia, nie byłoby to dobre ani dla niej, ani dla mnie.

Muszę pamiętać również o zespole i moich partnerach. Wspólnota i jedność są ważne w każdej ekipie, w każdej dyscyplinie. Prędzej czy później znajdziemy się w sytuacji, w której musimy na sobie polegać, a unikalny i charakterystyczny dla zawodowego kolarstwa system pierwszego między równymi zostanie wystawiony na próbę. Podczas Tour de France nie mogło być mowy o tym, żeby dziewięciu zawodników zabrało ze sobą rodziny, a co dopiero mówić o ewentualnych rodzinach szefostwa, mechaników, masażystów. Co więcej, podczas wielkich tourów duża część komunikacji i planowanie odbywa się przy śniadaniu czy przy kolacji. Z tych samych powodów staraliśmy się nie jeździć razem również na duże zgrupowania szkoleniowe.

W coraz większym stopniu uświadamiałem sobie również, że w moim życiu pojawia się potrzeba posiadania miejsca, w którym mógłbym uciec od kolarstwa. Od czasu do czasu chciałem znaleźć się gdzieś, gdzie nie byłoby

wyścigów, eventów dla sponsorów czy obozu szkoleniowego. Gdy wracam do naszego mieszkania w Monako, na przykład po długiej serii wyścigów albo długiej podróży, i widzę tam Katarinę, ciężar sam spada z moich barków.

Ostatnio moje życie pozakolarskie stało się jeszcze bardziej zwariowane, a to z czterech różnych powodów. Pierwsze trzy powody to tęczowe koszulki, które przywiozłem z Ameryki, Bliskiego Wschodu i Skandynawii. Czwartym powodem jest coś najwspanialszego, co przytrafiło mi się w życiu. Na imię ma Marlon. Trzy pierwsze czynniki wielokrotnie zwiększyły uwagę poświęcaną naszej małej rodzinie, zwłaszcza na Słowacji, która – jak już zresztą wspominałem – jest krajem młodym i brakuje jej bohaterów narodowych. Nie przywykliśmy do posiadania mistrza świata w jakiejkolwiek dyscyplinie, więc mistrzostwo świata w tak globalnym sporcie jak kolarstwo, i to wywalczone przez trzy lata z rzędu, to wielka sprawa. Gdy dziennikarze nie mieli już o mnie co pisać, zaczęli zmyślać niestworzone rzeczy. Dość to irytujące.

Obecnie, kiedy chcę wyjść ze znajomymi na miasto na Słowacji, wypić kilka piw w jakimś klubie, wszyscy wokół mówią mi, że trzeba będzie ten klub zamknąć, byśmy mogli być w nim sami. Kiedy dowiedzieliby się o tym inni, do takiego lokalu rzuciłyby się tłumy, wszyscy dobijaliby się do nas po autograf, zdjęcie, chwilę rozmowy, cokolwiek. Rozumiem to, zawsze staram się być uprzejmy i naprawdę nie pamiętam, kiedy ostatnio zdarzyło mi się odmówić komuś autografu albo *selfie*, ale nie zmienia to faktu, że czasem człowiek chce się po prostu zrelaksować w gronie znajomych. Taka uwaga opinii publicznej oznacza, że przez 24 godziny na dobę muszę zachowywać się jak najlepiej, bo w przeciwnym razie na drugi dzień znajdę w gazecie moje zdjęcie, na którym o trzeciej nad ranem jestem „zmęczony”. Ta reguła nie obowiązuje oczywiście wszystkich innych, którzy najchętniej by do mnie dołączyli, a im jest później, tym bardziej są pijani i tym dziwniejsze sytuacje z tego wychodzą. Szczerze powiedziawszy, kończy się na tym, że po prostu zostaję w domu.

Tak samo wygląda to, gdy Katarina i ja postanawiamy wyjść do jakiejś restauracji. Zwykle mamy na to ochotę wtedy, gdy akurat spędziliśmy dłuższy czas osobno i chcemy się razem odprężyć, opowiedzieć sobie o tym, co działo się w naszych światach – światach, które są wspólne, ale które tylko czasami na siebie zachodzą. Znów pojawiają się prośby o autografy i wspólne zdjęcia, ale to mniejszy problem – w restauracjach

ludzie są zwykle bardziej uprzejmi i nienachalni niż w barze czy nocnym klubie. Robi się trudniej, gdy chcę porozmawiać o tym, co u mnie słychać, czym zajmowali się inni, albo porobić jakieś plany na nadchodzące dni i tygodnie, ponieważ mam poczucie, że ludzie przy sąsiednich stolikach zaczynają nadstawiać uszu w nadziei na jakąś ciekawą informację. Gdy to sobie wyobrażę, postanawiam zjeść w domu.

Pojawienie się Marlona tylko utwierdziło mnie w przekonaniu, że chcę trzymać moją rodzinę z dala od tego wszystkiego. Nie planuję żadnych sesji z naszego domu do gazet plotkarskich, jego zdjęć w najnowszych modnych ciuchach dla niemowląt ani tego, aby jego pierwszemu dniu w szkole towarzyszyli paparazzi.

W Monako jest łatwiej. Niedawno rozmawiałem ze znajomym z Londynu, jak to jest mieszkać w Richmond – tak, w londyńskim Richmond – i usłyszałem od niego, że widuje Micka Jaggera w pubie albo Pete’a Townshenda w supermarkecie. Ludzie podobno w ogóle nie zwracali na nich uwagi. To samo jest w Monako. Mieszkają tutaj Lewis Hamilton i Ringo Starr, więc przy nich jestem w zasadzie anonimowy. Mieszkańcy księstwa przywykli do widoku znajomych twarzy i się nimi aż tak nie ekscytują.

Wydaje mi się, że kiedy będzie musiał już iść do szkoły, tutaj Marlon będzie miał łatwiej, nie będzie aż tak niepokojony. Panuje tu wyjątkowo międzynarodowa atmosfera i wszyscy są traktowani z takim samym szacunkiem. Francuskie szkoły – w Monako obowiązuje francuski system szkolnictwa – słyną z tego, że budują w dzieciach poczucie własnej wartości oraz wzmacniają w nich szacunek dla innych, jednocześnie pozwalając im znaleźć własną drogę.

Myślę, że właśnie to jest w tym najważniejsze – żeby pozwolić Marlonowi odnaleźć własną drogę. Jeżeli uda nam się uchronić go przed zbyt dużym zamieszaniem, przynajmniej dopóki będzie na tyle duży, by móc samemu stwierdzić, kim chce być, co chce robić i z kim chce się zadawać, uznam, że zrobiliśmy, co do nas należało. Nie zamierzam przez całe życie chronić go przed światem, chciałbym po prostu dać mu trochę czasu, trochę przestrzeni i swobody. A jeśli zechce zostać kolarzem? Cóż, przyznaję, że fajnie jeździ się na rowerze, ale są łatwiejsze sposoby na zarobienie paru euro.

*

Gdy dorastaliśmy, rodzice byli gotowi uchylić nam nieba: Milanowi, najstarszemu z nas, Jurajowi, środkowemu z braci, mojej siostrze Danieli i wreszcie mnie, najmłodszemu z rodzeństwa i przez wszystkich rozpieszczanemu. Chciałbym podziękować w tym miejscu mamie za niewiarygodne poświęcenie, na jakie musiała się zdobyć, żeby wychować czwórkę dzieci. Dzięki niej byliśmy najedzeni, wykształceni i wyrośliśmy na dorosłych o wielkim sercu, wyznających pewien katalog zasad i wartości. Naszej rodzinie się nie przelewało, ale też nigdy nam niczego nie brakowało, bo dla niej nasz dobrobyt zawsze był na pierwszym miejscu. Nie mam najmniejszych wątpliwości, że gdy chwali się mnie za różne działania pozasportowe, tak naprawdę pochwały te powinna zbierać moja mama.

Mój tata Ľubomír poskromił swoje instynkty opiekuńcze i zachęcał mnie do poznawania świata. Zawsze był obecny, zawsze oczekiwał szczegółowych sprawozdań z tego, co robiliśmy. Gdy Juraj i ja zaczęliśmy startować w wyścigach, spakował wszystkie niezbędne rzeczy do naszego samochodu i zaczął obwozić nas po całym kraju. Potem zaczęliśmy też jeździć za granicę… do Czech, Polski, Chorwacji, nawet do Niemiec. Nasz wypakowany samochód stanowił osobliwy widok: sprzęt, ubrania, jedzenie, rowery na dachu, a gdzieś między tym wszystkim wciskaliśmy się jeszcze Juraj i ja. Może nie było to najwygodniejsze rozwiązanie, ale co weekend wyruszaliśmy na wielką przygodę. Nigdy nie zastanawiałem się, czy było nas na to stać, ani czy on miał jakieś własne plany lub marzenia. Wtedy był jeszcze młodym mężczyzną.

Pamiętam, gdy pewnego razu pojechaliśmy na wyścig MTB gdzieś w Europie. Zastaliśmy tam niesamowitą trasę zjazdową, z wieloma hopkami i znacznym spadem. Bardzo chciałem spróbować nią zjechać, ale tata mi zabronił. Rzadko mu się to zdarzało, więc posłuchałem i za bardzo się nie dąsałem.

Milan, mój najstarszy brat, był moim bohaterem. Nadal nim jest. Wszystko wiedział, wszystkich znał, wszystko umiał i mógł iść wszędzie tam, gdzie chciał. Po prostu miało się pewność, że Milan poradzi sobie w życiu. Był taką młodszą wersją naszego taty: pewny siebie, ale nie arogancki, powszechnie lubiany, choć zawsze była w nim odrobina psotliwości. Milan również miał istotny wpływ na decyzje, jakie podejmowałem na wczesnym etapie mojej kariery. Gdy dostałem pierwszą propozycję dołączenia do zespołu Liquigas, wcale nie było takie pewne, że

na nią przystanę. Dzisiaj wydaje mi się to zabawne, ale wówczas było raczej przerażające. Byłem wtedy jeszcze młody, w zasadzie byłem chłopcem, a kontrakt z Liquigas oznaczał, że musiałbym wyprowadzić się z domu, zostawić rodzinę oraz przyjaciół i przenieść się do Włoch, a przecież nie znałem ani słowa w tym języku. Myślałem wtedy, że będzie mi zdecydowanie lepiej, jeśli zostanę na Słowacji. Z pewnością pojawią się przecież inne możliwości.

Milan wyczuł moje nastawienie i rozmówił się ze mną na osobności.

– Słyszałem, że rozważasz zostanie w domu.

Skinąłem głową.

– Chcesz znać moje zdanie?

Oczywiście, że chciałem. W końcu był moim mądrym starszym bratem, na którym się wzorowałem.

Sprzedał mi liścia, a potem powiedział:

– Pakuj walizki i zabieraj się do Włoch. To największa szansa, jaką dostaniesz w całym swoim życiu. Jeśli odrzucisz tę ofertę, już zawsze będziesz tego żałował.

Nie muszę chyba dodawać, że miał rację. Ma ją również dzisiaj.

Gdy byłem niedawno na Słowacji, spędziliśmy razem cały dzień. Miałem do załatwienia jedną sprawę, a Milan towarzyszył mi we wszystkich bankach i urzędach. Gdy wszystko było już załatwione, jakoś nieszczególnie spieszyło mi się do wyjazdu, on też sprawiał wrażenie, jakby nie chciał, żebym już jechał. Ostatecznie wskoczył do naszego samochodu i pojechał z nami z Żyliny na lotnisko w Bratysławie, choć nie ulegało wątpliwości, że zostanie tam sam i nie bardzo będzie miał jak wrócić. Gabri był spięty, bo musieliśmy zdążyć na samolot, a był z nami jeszcze jeden angielski dziennikarz. Milan i ja zmuszaliśmy Gabriego, żeby zatrzymywał się dosłownie na każdym punkcie obsługi podróżnych na autostradzie.

– Gabri, muszę się odlać.

– Gabri, pić mi się chce.

– Gabri, muszę coś zjeść.

– Gabri, znowu muszę się odlać.

Poszliśmy na stację benzynową i kupiliśmy trochę piwa. Jednym z nich potrząsaliśmy przez kilka minut, po czym podaliśmy je dziennikarzowi, gdy ten wrócił do samochodu.

– Gabri, znowu musimy się zatrzymać, ten koleś jest cały przemoczony.

Stanęło na tym, że Milan wysiadł na którejś stacji benzynowej i zadzwonił po kumpla, by ten zabrał go z powrotem do Żyliny. On jest z tych, co to zawsze mają kumpli gotowych wyświadczyć taką przysługę.

Rankiem tego dnia zabrałem Gabriego na spotkanie z moją siostrą. Daniela jest wspaniała, jest najlepszą siostrą na świecie i najlepszą fryzjerką na Słowacji – właśnie dlatego do niej pojechaliśmy. Gabri był trochę zarośnięty i bardzo podobała mu się fryzura, którą Daniela zrobiła mu poprzednim razem. Byłem umówiony z Milanem, więc zostawiłem Danieli szczegółowe instrukcje i pojechałem na spotkanie.

Gdy wróciliśmy, Gabri się dąsał i miał na głowie kapelusz. Zwróciłem się zatem do Danielli:

– I co? Wszystko poszło zgodnie z planem?

– Tak. Elegancko go przystrzygłam, tak jak kazałeś. Pokazałam mu w lustrze, jak wygląda. Był bardzo zadowolony. Potem zgoliłam wszystko na zero, dokładnie tak jak powiedziałeś.

*

Bardzo tęsknię również za Martinem, moim przyjacielem, który został na Słowacji. Pewnego wieczoru bawiliśmy się w klubie. To było chyba w okresie, gdy zacząłem wygrywać wyścigi, bo inni imprezowicze podchodzili do mnie po autografy. Chętnie im je dawałem i zachowywałem się uprzejmie, za to Martin nieustannie się ze mnie nabijał. „Peter, nie chcesz mojego autografu?” Postanowiłem sprawdzić jego blef, więc opuściłem spodnie, a wtedy on podpisał mi się na udzie markerem.

Gdy wróciłem do kraju później w tym samym roku, znów spotkaliśmy się na mieście. Powiedziałem wtedy: „Martin, popatrz na to”, po czym opuściłem spodnie i pokazałem mu jego podpis, który pomimo upływu kilku miesięcy nadal miałem na udzie. Jak to możliwe? Kazałem zrobić na nim tatuaż. Martin niemal spadł z krzesła.

Myślałem, że w ten sposób zakasowałem go na dobre, ale kiedy wróciłem do domu na święta po pierwszym zwycięstwie w mistrzostwach świata w Richmond, Martin przebił mnie w sposób, który jest już chyba nie do pobicia. Martin zdjął koszulę i się obrócił. Na całych plecach miał kolorowy tatuaż przedstawiający mnie w stroju reprezentacji Słowacji, gdy unoszę rękę w geście triumfu po wywalczeniu tytułu mistrzowskiego. Teraz to mnie opadła kopara.

Potem musiałem sobie zrobić następny tatuaż, bo Włosi wychodzą z założenia, że tylko jeden tatuaż na ciele przynosi pecha. Trzeba jednak przyznać, że to mocno przesądni ludzie. Raz jechałem na wyścig z moimi włoskimi kolegami, gdy drogę przebiegł nam czarny kot. Zatrzymali samochód, zawrócili i pojechaliśmy okrężną, znacznie dłuższą drogą. Gdy podczas posiłku ktoś poprosi cię o sól, musisz postawić ją przed nim, żeby mógł ją wziąć, nie możesz jej bezpośrednio podać. Takich dziwnych rzeczy jest tam sporo.

Tak więc zrobiłem sobie drugi tatuaż, to Joker w kreacji Heatha Ledgera, tylko trochę upodobniony do mnie. Domyślasz się, co mówi? Bez spiny.

Potem na boku wytatuowałem sobie również kolejne tytuły mistrzowskie, więc lista tatuaży zrobiła się dłuższa, niż początkowo zakładałem. Ulubiony z nich przedstawia mnie, gdy po raz pierwszy dotykam malutkiej piąstki Marlona. Jest uroczy. W zależności od tego, czy listę zdobytych tytułów liczyć jako jeden tatuaż, czy trzy osobne, łącznie mam ich cztery lub sześć. Kto wie, co pojawi się na mnie w następnej kolejności?

2015
JESIEŃ

Wspominałem już, że lubię zakładać się ze znajomymi, by zapewnić sobie odrobinę dodatkowej motywacji przed wyścigiem albo przed innym zadaniem, które muszę wykonać. Cóż, ktoś może wytknąć mi, że człowiek pochodzący z raczej mało zamożnej rodziny, którego kariera sportowa będzie trwała bardzo krótko i który zarabia w tym czasie duże pieniądze za wygrywanie wyścigów kolarskich, nie powinien potrzebować dodatkowej motywacji. Co racja to racja. Jedyny problem z takim podejściem polega na tym, że jest ono odrobinę zbyt poważne, a przecież wiesz, co myślę na temat nadmiaru powagi. Dodatkowy zakład pomaga mi się skupić i naprawdę się przyłożyć, a przy tym świetnie się bawić.

W obrębie Team Peter najróżniejszych zakładów było przez lata całe mnóstwo. Jeden z pierwszych, który na dobre zapadł mi w pamięć, to zakład z Giovannim przed wyjazdem do Richmond na mistrzostwa świata w 2015 roku.

– Moment, moment – przerywa mi Giovanni. – A Liquigas i twój pierwszy Tour de France?

No jasne! Giovanni wkręcił się w moje tradycyjne zakłady typu „co zrobię, gdy wygram”. Przed moim pierwszym tourem w 2012 roku rozmawiałem o tym z Paolo Zanim, szefem teamu Liquigas.

– Powiedziałem, że jeśli Peter na swoim pierwszym tourze wygra dla Liquigas dwa etapy, to należałoby to w jakiś szczególny sposób uhonorować… Na przykład samochodem? Prezes Zani powiedział, że w porządku, ale że oczekuje dwóch wygranych etapów ORAZ zielonej koszulki. Wtedy miał kupić Peterowi porsche.

No i co było dalej, Lomba?

– Wygrałeś trzy etapy i przywiozłeś zieloną koszulkę.

Dokładnie tak. To teraz mogę opowiedzieć o moich planach przed Richmond w 2015 roku. Wcześniej spędziłem trochę czasu na obozie wysokościowym, żeby przejechać tam na spokojnie trochę kilometrów. Postanowiliśmy, że po tourze pojedziemy za Atlantyk, żeby w sierpniu połączyć odrobinę odpoczynku z przygotowaniami na wysokości, a potem we wrześniu budować już formę na wyścig. Mieliśmy świadomość, że

utrzymanie mojej wysokiej formy z touru nie będzie łatwe, a także że trzeba mnie ustrzec przed zmęczeniem i stresem, z którymi tak trudno było mi wiosną. Usiłowaliśmy również uporać się jakoś z moimi problemami z biodrem (nadal muszę na nie uważać i pewnie będę musiał już do końca kariery, a może nawet do końca życia). Moja naturalna pozycja na rowerze jest nieco przekrzywiona, a przez wiosenne przetrenowanie mocno pospinały mi się mięśnie w okolicach prawego biodra i dolnej części pleców. Maroš pracował nad nimi cały rok, a ja na siłowni pracowałem nad wzmocnieniem i stabilizacją mojego centrum. Te ćwiczenia mocno pomagały mi na podjazdach i przy największych zrywach, dawały mi również większą moc wtedy, gdy warto nie wstawać z siodełka, na przykład na bruku. Rutynowy trening na siłowni pomaga mi zachować siłę i unikać urazów.

Tym razem pojechaliśmy nad jezioro Tahoe w Kalifornii. Jezioro to znajduje się na wysokości około 1900 metrów nad poziomem morza, a otaczają je góry tak piękne, że dosłownie nie da się tam nie rozluźnić i nie być szczęśliwym. Giovanni, Katarina i ja rozmawialiśmy przy kolacji o wiośnie, moim biodrze, moim samopoczuciu, a także mojej motywacji przed Richmond. Jak już wspominałem, kiedyś Lomba sam był znakomitym kolarzem. Nasze kariery się na siebie nie nałożyły, za to przez kilka sezonów razem z nim w zawodowym peletonie jeździł mój obecny trener Sylwester Szmyd. Jeździło wtedy wielu mocnych włoskich „koni”, takich jak Giovanni, Martinelli, Scirea, Poli. To nieznani szerszej publiczności bohaterowie, na których zespół mógł zawsze polegać, a każdy z nich odwalał robotę normalnie wykonywaną przez trzech zawodników. Potrafili również chronić swego lidera przed wszelkimi kłopotami. Sylwester nazywał ich „lisami”, a ja zgodzę się z nim o tyle, że moim zdaniem spryt i inteligencja w znajdowaniu rozwiązań bardzo przydały się Giovanniemu w jego karierze menedżera (i mi również). W przeciwieństwie jednak do wielu współczesnych byłych kolarzy, którzy pozostali w branży, Lomba odwiesił rower na ścianę i już nigdy go nie dotknął. Albo kurzy się tam do dziś, albo Giovanni dobrze opchnął go na eBayu. Znając go, bardziej prawdopodobne jest to drugie. Chodzi mi o to, że w przeciwieństwie do takich ludzi jak Patxi czy Sean Yates, którzy za mojego pobytu w Tinkoff sprawdzili się jako świetni szefowie i trenerzy, z Giovannim nigdy nie jeździłem na rowerze. Sean Yates czasami nadal ściga się ze swymi synami i braćmi w Anglii, ale nie Giovanni.

Wróćmy jednak do głównej opowieści. Gdy Giovanni otworzył butelkę naprawdę dobrego wina, postanowiliśmy coś uczcić, ale zajmowaliśmy się też planowaniem. Moje biodro spisywało się znakomicie po jednoczesnym wzmacnianiu i urabianiu przez geniusza Maroša i to pomimo tego, że wcześniej zespołowi lekarze orzekli, że bez operacji się nie obędzie. Wino nazywało się No. 1, w związku z czym Giovanni zapytał, co może zrobić, jeśli w Richmond będę pierwszy.

Zacząłem się zastanawiać. Na myśl przyszła mi wspaniała 120-kilometrowa trasa dookoła jeziora Tahoe, którą pokonałem rankiem tego dnia.

– Lomba, jeśli zostanę mistrzem świata, wrócisz tu ze mną i razem pojedziemy na rundkę wokół jeziora.

Myślał nad tym bardzo długo, ale w końcu zachował się w sposób dla siebie typowy. On nigdy nie mówi po prostu „tak”, zawsze musi coś zmodyfikować, dodać od siebie, uczynić wyzwanie jeszcze bardziej interesującym.

– OK, ale pod warunkiem, że ty pojedziesz z nami – stwierdził, zwracając się do Katariny.

Nasza trójka uniosła kieliszki i stuknęła się nimi. Zakład został przyjęty.

*

Jesienią pojechałem na Vueltę głównie po to, by jeszcze trochę doszlifować formę na mistrzostwa świata, ale też po to, żeby nie zapomnieć, jak smakuje zwycięstwo. Na szczęście wygrałem już na jednym z pierwszych etapów, gdy pokonałem w sprincie Johna Degenkolba i Nacera Bouhanniego. Przy okazji nazbierałem sporo oczek do klasyfikacji punktowej, a to nie lada wyczyn w wyścigu tak górzystym i dynamicznym jak Vuelta a España. Niestety szczęścia starczyło mi tylko na pierwszy tydzień. Pod koniec 8. etapu jakiś baran na neutralnym motocyklu serwisowym przemknął pędem tuż obok peletonu i mnie potrącił. Byłem dość mocno poobijany, zostawiłem też na asfalcie trochę skóry, tak czy siak musiałem wycofać się z wyścigu. Jak gdyby tego było mało, potem dowiedziałem się, że organizatorzy wyścigu nałożyli na mnie karę finansową za rzucenie rowerem o ziemię i wyładowanie frustracji poprzez kopanie w samochód organizatorów. Bardzo dziękuję, naprawdę. Może wpadniecie jeszcze do szpitala i spróbujecie nałożyć kary na jakieś

staruszki, które użyły brzydkich wyrazów, gdy ktoś wyrywał im na ulicy torebkę?

Czasami naprawdę trudno dopatrywać się w czymś pozytywów, ale ta konkretna sytuacja zrodziła pośrednio pewne korzystne skutki. Osiem dni jazdy to optymalny okres ćwiczeń, tym bardziej że zaraz potem wyścig wjeżdżał na odcinki górskie z metami zlokalizowanymi na sporych wysokościach. To oznaczało, że przynajmniej nie będę potem nadmiernie zmęczony. Mogłem w pełni skupić się na Richmond.

Co ciekawe, to nie był pierwszy w tym sezonie przypadek, gdy motocykl staje na drodze wyścigowi, który miał wspomagać. Najczęściej pojawiający się problem ma związek z faktem, że pod koniec wyścigu czy też etapu dochodzi do zacieśnienia stawki, rośnie też tempo, a motocykle, które do tej pory jechały za peletonem, z najróżniejszych powodów muszą teraz ten peleton wyprzedzić i wjechać na metę przed nim. To rodzi określone ryzyko, czasami ktoś podejmie złą decyzję, dochodzi do niebezpiecznych sytuacji i niestety również do wypadków, tak jak to miało miejsce ze mną. Z radością przyznaję, że od tamtej pory wprowadzono widoczne usprawnienia, a chyba największe znaczenie mają specjalne skróty dla motocykli i samochodów, którymi mogą one dotrzeć na metę i nie korzystać z tej samej trasy, którą podążają kolarze.

Do Wirginii przyjechałem odrobinę wcześniej, niżbym chciał, w ramach przygotowań do wyścigu szosowego, zwłaszcza że ciągle jeszcze byłem poobijany po upadku we Vuelcie. Tak się jednak złożyło, że w 2012 roku UCI wprowadziła do mistrzostw świata drużynową jazdę na czas, w której startują nie reprezentacje poszczególnych krajów, a zawodowe zespoły.

Jak nietrudno sobie wyobrazić, Oleg chętnie przygarnąłby tytuł mistrza świata z wygrawerowaną na pucharze nazwą „Tinkoff”. Nie Contador, Majka czy Sagan z Tinkoff, tylko samo Tinkoff. Zwycięzcy. Mistrzowie.

Tak oto na tydzień przed wyścigiem szosowym znalazłem się na linii startu z pięcioma kolegami z Tinkoff, skupiony na walce o medal, który oznaczałby, że przywiozę coś zza oceanu bez względu na to, jak pójdzie mi w wyścigu tydzień później.

Naszym koniem pociągowym był Manuele Boaro, Włoch specjalizujący się w czasówkach, który już wielokrotnie sprawdził się jako mocne ogniwo naszego zespołu. Gdy po zaledwie trzech kilometrach okazało się, że ma problemy z siodełkiem i został z tyłu, był to dla nas potężny cios. Nie chodziło wyłącznie o to, że stosunkowo wcześnie tracimy jednego

z najlepszych zawodników. Drużynowa jazda na czas to w mistrzostwach świata wyścig sześcioosobowy, a nie dziewięcioosobowy, jak na wielkich tourach. Oznaczało to, że na około 40-kilometrowej trasie, bo tyle mieliśmy do przejechania, każdy z nas musiał pracować przez jakieś 20 procent dystansu, a nie 16 procent. Na ostatnich kilometrach to musiało dać o sobie znać.

Cóż, tak to właśnie powinno wyglądać, ale tak nie wyglądało. Zresztą nie bez powodu.

Nasza pozostała piątka pracowała bardzo ciężko, robiliśmy też udane zmiany, jechaliśmy bardzo blisko siebie. Potem okazało się, że jednak za blisko. Michael Valgren jechał w szeregu tuż za Michaelem Rogersem. Na chwilę wysunął swoje przednie koło delikatnie na zakładkę z tylnym kołem Australijczyka i to wystarczyło. Doszło do kontaktu i obaj upadli. Rogers przeleciał przez kierownicę, a Valgren szorował po asfalcie ramieniem i tyłkiem. Nie wyglądało to ładnie.

Maciej Bodnar i ja na chwilę wyprostowaliśmy się w siodełkach i ciągle jadąc, spojrzeliśmy na siebie. Co robimy? Napieramy dalej? Na mistrzostwach świata obowiązują jednak precyzyjne przepisy: czas zespołu mierzony jest w momencie, gdy metę przekroczy czwarty zawodnik. Nie było sensu, żebyśmy ja, Bodnar i Christopher Juul-Jensen jechali do mety, zostawiając za sobą poobijanych kolegów. Nie wiedzieliśmy nawet, czy są w stanie jechać dalej, ale obaj Michaele to twardzi faceci. Nie chcieli być tymi, którzy zawiodą całą ekipę. Zostawiliśmy na asfalcie trochę lycry, skóry i krwi, ale się przegrupowaliśmy. Dojechał do nas też Boaro, któremu naprawiono rower. Podjęliśmy zatem walkę w sześciu z pełną świadomością, że walczymy już tylko o honor oraz z poczucia obowiązku wobec zespołu i samych siebie. Przez większą część dystansu pracowaliśmy głównie Body i ja, bo byliśmy najbardziej doświadczeni i wcześniej nie upadliśmy. Uznałem, że to dobry trening, który jakoś tam mi się opłaci. Dojechaliśmy na ostatnim, 27. miejscu, ale na mecie nikt nie witał nas oklaskami. Do zwycięskiej ekipy BMC straciliśmy ponad osiem minut. Pech. Całe szczęście, że nie startowaliśmy jako ostatni, bo wtedy na mecie pewnie wszystko byłoby już spakowane.

*

Tydzień później odbył się wyścig ze startu wspólnego mężczyzn o mistrzostwo świata UCI 2015. Na amerykańskim Wschodnim Wybrzeżu był akurat przepiękny dzień. Richmond, jedna z najstarszych osad Unii, została nazwana na cześć Richmond-upon-Thames na przedmieściach Londynu. Nazwę tę nadali osadnicy z Jamestown. Sam stan, Wirginia, został nazwany na cześć Elżbiety I Tudor, angielskiej królowej nazywanej Królową Dziewicą. Nazwę tę nadał wielki odkrywca Walter Raleigh. To właśnie te okolice stanowiły dom dla Jerzego Waszyngtona, a także dla Pocahontas. W Richmond w stanie Wirginia doświadcza się historii tego miejsca, co w Stanach Zjednoczonych nie zdarza się często. Co zupełnie zrozumiałe, mieszkańcy tego stanu bardzo o to dbają.

No co? Siedziałem tam przez cały tydzień, więc ta atmosfera mi się udzieliła.

Jednym z ukłonów w stronę historii jest równiutki bruk wyłożony na niektórych drogach. Miejscowi są pewnie dumni z tych swoich ulic, ale mnie też ogromnie przypadły one do gustu.

Trasa wyścigu bardzo, ale to bardzo mi się podobała. Znajdował się na niej dwukilometrowy kręty fragment, na którym najpierw się wspinaliśmy, a potem szybko zjeżdżaliśmy w dół. Dalej trasa była łatwiejsza, można było odpocząć, przeanalizować sytuację, ocenić, ilu rywali odpadło, złapać oddech, a potem znów wjeżdżało się na kręte podjazdy. Okazało się, że stawka została przetrzebiona nadspodziewanie wcześnie. Pierwsze okrążenie było nieco dłuższe, a potem czekało nas jeszcze 15 okrążeń po 16 kilometrów, przygotowywałem się zatem na dłuższy wysiłek. Z dumą prężyłem tors w niebiesko-biało-czerwonej koszulce reprezentacji Słowacji, jadąc obok Juraja i Michala Koláŕa. Cieszyłem się, że uznawano mnie za jednego z pretendentów do tytułu. Tenże pretendent nieomal znalazł się z powrotem w szatni, jeszcze zanim rywalizacja zaczęła się na dobre. Dyrektor wyścigu wciągnął flagę do kabiny samochodu prowadzącego, co oznaczało koniec neutralizacji i początek właściwego wyścigu. Tempo momentalnie mocno podskoczyło. Jasne, dzisiaj w wielkich tourach to zupełnie normalne, ale wyścigi z udziałem reprezentacji narodowych, a nie zespołów zainteresowanych prezentowaniem logotypów na koszulkach, zwykle są rozgrywane bardziej z głową. Ze wstydem przyznaję, że Peter „Strategiczny Geniusz” Sagan został w tyle tak szybko, że kibice mogli odnieść wrażenie, iż podąża w przeciwnym kierunku niż inni.

Szybko uformowały się dwie grupy, między którymi powstała spora luka. Na samym końcu tej drugiej grupy jechałem ja. Byłem ostatni. Cóż, coś trzeba było z tym zrobić.

Na szczęście ktoś o to zadbał. W drugiej grupie nie brakowało zaskoczonych mocnych zawodników, więc na 250 kilometrów przed metą rozpoczął się dziwaczny pościg, który wniósł ożywienie na ulice Richmond. Nie żeby to było potrzebne: panowała tam niesamowita atmosfera, nie wydaje mi się, abym gdziekolwiek doświadczył lepszej, ty pewnie też nie. Grupy przyjezdnych kibiców dopingowały reprezentantów swoich krajów, naturalizowani Europejczycy mieszkający w Stanach też dopingowali kolarzy ze swoich dawnych ojczyzn na Starym Kontynencie, a amerykańscy fani nie ustawali w skandowaniu: „U-S-A! U-S-A!”. Do tego dochodzili podekscytowani mieszkańcy, którzy po prostu cieszyli się całym tym widowiskiem.

Druga grupa dogoniła pierwszą i pozostała część pierwszej połowy dystansu została przejechana już nieco spokojniej. Holendrzy, Belgowie i Niemcy nadawali odpowiednie tempo, ale nie jechali aż tak szybko, żebym czuł się z tym niekomfortowo. W mistrzostwach świata obowiązuje skomplikowany proces kwalifikacji, na skutek którego większe kraje dostają większy przydział miejsc. Reprezentacja Słowacji złożona z trzech walecznych piratów nie miała innego wyjścia, jak trzymać się mocno i pozwolić największym okrętom wojennym na czele nawzajem się wybić. W największej stawce w całym kolarstwie – na starcie stanęło niemal 200 zawodników – dobrze jest narzucić wysokie tempo i jak najszybciej odsiać tych, którzy nie są w stanie przejechać tak szybko całego dystansu. Pod tym względem największe drużyny świetnie się spisały.

Pierwszy naprawdę groźny atak nastąpił na dwa okrążenia przed metą. Do przodu zawadiacko ruszył Brytyjczyk Ian Stannard. Na wiosennych klasykach Północy miałem okazję przekonać się, że to naprawdę mocny zawodnik. Jego atak spowodował przegrupowanie, na skutek którego peletonowi urwała się niewielka ucieczka. Zacisnąłem zęby i powtarzałem sobie, że do mety jeszcze daleko, że nie ma co panikować, że największe zespoły też są zainteresowane ściągnięciem tych uciekinierów. Oczywiście nie ulegało wątpliwości, że jeśli tej grupie się uda, to wyścig będzie należał do niej, a przecież tworzyli ją tacy zawodnicy jak Michał Kwiatkowski (broniący tytułu mistrzowskiego sprzed roku), Dani Moreno, Bauke Mollema, Tom Boonen, Andrey Amador, Elia Viviani i Ian Stannard.

Obecność w grupie ucieczkowej zawodników tak mocnych jak Viviani, Boonen czy Kwiato ma swoje plusy. Gwarantuje, że inni uciekinierzy nie będą chcieli ciągnąć ich do mety, bo potem po prostu zostaliby w tyle. Co więcej, trzech tak mocnych zawodników będzie się wzajemnie uważnie pilnować, a w związku z tym nie będą się w stu procentach przykładać do ataku. Po raz setny zatem powtarzałem sobie, że mam zachować spokój.

Tempo zrobiło się naprawdę wysokie: 225, 230, 240, 245 kilometrów. Czułem, że opadam z sił, ale wiedziałem, że inni prawdopodobnie czują się tak samo. Zdawałem sobie sprawę, że mam do dyspozycji jeszcze jeden zryw, jeszcze jedno mocne uderzenie, na które mogłem sobie pozwolić, a w związku z tym nie mogłem go zmarnować, ruszając w nieodpowiednim momencie.

Zakręty na wspomnianych już trudniejszych dwóch kilometrach sprawiały nam problemy przez cały wyścig, choć oczywiście jednym większe, innym mniejsze. Wiedziałem, że kluczowe znaczenie będzie miało pokonanie tych zakrętów bez wytracania prędkości. W ostatni lewy ostry zakręt przed ostatnim podjazdem pod Libby Hill wjechałem bardzo szeroko, nawet nie dotknąłem hamulców i w ten sposób nie tylko zyskałem kilka pozycji, ale i wyszedłem z tego zakrętu z dużą prędkością. Zdeněk Štybar, zawodnik słynący ze świetnego panowania nad rowerem, pokonał ten zakręt w podobnym stylu, a potem pochylił głowę i zaatakował. Starałem się panować nad oddechem i jechać swoje, ale prawdę powiedziawszy, zbliżałem się do granic własnych możliwości. Byłem już tylko jednym z niewielu kandydatów do tytułu trzymających się jeszcze za Czechem.

Nikt nie odjechał. W następnym zakręcie, ostrym prawym u podnóża podjazdu prowadzącego wzdłuż 23rd Street, spróbowałem tej samej sztuczki. Pojechałem szeroko z myślą o tym, że inni, którzy pojadą ciasno, będą musieli zahamować, a wtedy ja wyskoczę z tego zakrętu jak z katapulty.

Na prowadzeniu w tym momencie znajdował się Greg Van Avermaet. Cieszyłem się, że nie znalazł się w tamtej wcześniejszej ucieczce, bo wówczas musiałbym podejść do tematu inaczej. To nie tylko mocny zawodnik, podobny do mnie, ale także kolarz skłonny dobrze popracować w ucieczce. Z nim w grupie byliby znacznie groźniejsi. Gdy tylko Greg wyjechał na bruk na 23rd Street, od razu włączył dopalacze. Skorzystał ze swojego ostatniego uderzenia.

Po wyścigu pytano mnie, czy 15 okrążeń trasy to czas pozwalający precyzyjnie zaplanować moment ataku. To w ogóle nie było tak. Starałem się utrzymać w czołówce i wykorzystywać zakręty, ale nie miałem z góry ułożonego planu, że zaatakuję na tym właśnie podjeździe. Po prostu wyjechałem z zakrętu z tak dużą prędkością, że gdy tylko wjechałem na bruk, zrozumiałem, że to jest mój moment – teraz albo nigdy. Do mety zostały dwa kilometry. Widziałem, że jeśli włożę w pedałowanie tyle samo siły co Greg, prędkość wyniesiona z zakrętu pozwoli mi go wyprzedzić. W gardle czułem metaliczny posmak krwi, a łydki krzyczały z bólu zgromadzonego przez 260 kilometrów. Wyścig ciągle jeszcze trzeba było wygrać, a mój wewnętrzny wskaźnik energii pokazywał zero. Na szczęście kolejny odcinek prowadził w dół, więc rozpłaszczyłem się na kierownicy w charakterystyczny dla siebie sposób. Może tego dnia ludzie w końcu zaczęli zachodzić w głowę, czy to aby jednak nie jest przydatna technika, a nie tylko kolejna sztuczka jak podskok czy jazda na jednym kole. W tej pozycji wpadłem w lewy zakręt pod kątem 90 stopni, ufając, że opony przytrzymają zadany tor jazdy. Zmówiłem krótką modlitwę, a potem złożyłem się w zakręt pod takim kątem, że projektanci mojego roweru pewnie by w to nie uwierzyli. Gdy jakimś cudem wróciłem do pionu, Greg i Edvald Boasson Hagen nadal mnie gonili, ale wydawali się jakby mniejsi. Super, tylko że do mety pozostawało jeszcze 800 koszmarnie męczących metrów, a od nich dzielił mnie znacznie mniejszy dystans.

Wrzuciłem największe przełożenie, na jakie miałem odwagę się zdobyć, i postarałem się jak najbardziej uspokoić oddech, żeby migający mi po bokach świat choć odrobinę zwolnił. Takiego hałasu i wrzawy nie pamiętałem z żadnego innego wyścigu kolarskiego. Przypominało to trochę Kwaremont, ale z intensywnością typową dla finiszu, tyle że w tym przypadku powiewające nad głowami flagi państw motywowały do jeszcze większego wysiłku nie tylko pozbawionych tchu zawodników, ale i dopingujących ich kibiców. Starałem się od tego odciąć, zmuszałem się do wykorzystywania siły płynącej z centrum, by naciskać pedały w idealnej linii prostej. Ramiona oparłem na kierownicy, żeby nie chybotać się na boki.

Jak bardzo pragnąłem tego zwycięstwa? Sam się nad tym zastanawiałem. W niektórych wyścigach jedzie się końcówkę bardzo mocno i usiłuje siłowo pokonać rywali. Po ich zakończeniu słyszy się zwykle: „Sagan, Greg, Fabian, Tomeke, Kwiato czy ktokolwiek tam, świetna robota. Byłeś

dzisiaj najmocniejszy… ale nie wygrałeś”. To nie był jeden z tych wyścigów. To był wyścig jednej szansy, wyzwanie, na które czekałem przez cały rok, przez całą moją karierę, całe życie. Nie zamierzałem przegrać tego wyścigu, nie spróbowawszy go wygrać. Nie zamierzałem potem niczego żałować. Mimo to byłem przekonany, że mnie dopadną.

Gdy dzisiaj oglądam nagranie z tamtego finiszu, uderzają mnie dwie rzeczy. Po pierwsze, to w ogóle nie wygląda na podjazd. Mój Boże, ja miałem wrażenie, jakbym wspinał się na Mur de Grammont. Po drugie, wygląda to tak, jak gdyby jechali kilometry za mną. Mówię szczerze, na tych ostatnich 600 metrach podjazdu pod Governor’s Hill wydawało mi się, że czuję na plecach zimny skandynawski oddech Edvalda Boassona Hagena.

Musiałem jakoś znaleźć trochę dodatkowej prędkości, porzuciłem więc dotychczasowe próby zachowania spokoju i wstałem na pedały, zredukowałem też przełożenie. Właśnie wtedy doświadczyłem jednego z najbardziej przerażających momentów w całej mojej karierze, w której przecież takich chwil nie brakowało. Mój durny nieortodoksyjny styl jazdy i moje gorsze biodro spowodowały wspólnie, że but wypiął mi się z pedału. Równie dobrze mogłem stracić wtedy cały impet, zjechać na drugą stronę drogi i tuż przed metą zostać wyprzedzony przez najgroźniejszych rywali. Zakończyłbym ten wyścig na 30. miejscu. Równie dobrze mogłem zaryć twarzą o ziemię i tym samym stać się bohaterem najchętniej oglądanego klipu na YouTubie. Równie dobrze mogłem po prostu zwolnić i przegrać ten sprint. Na szczęście zapięcie buta nie zawiodło i momentalnie wskoczyło z powrotem na właściwe miejsce.

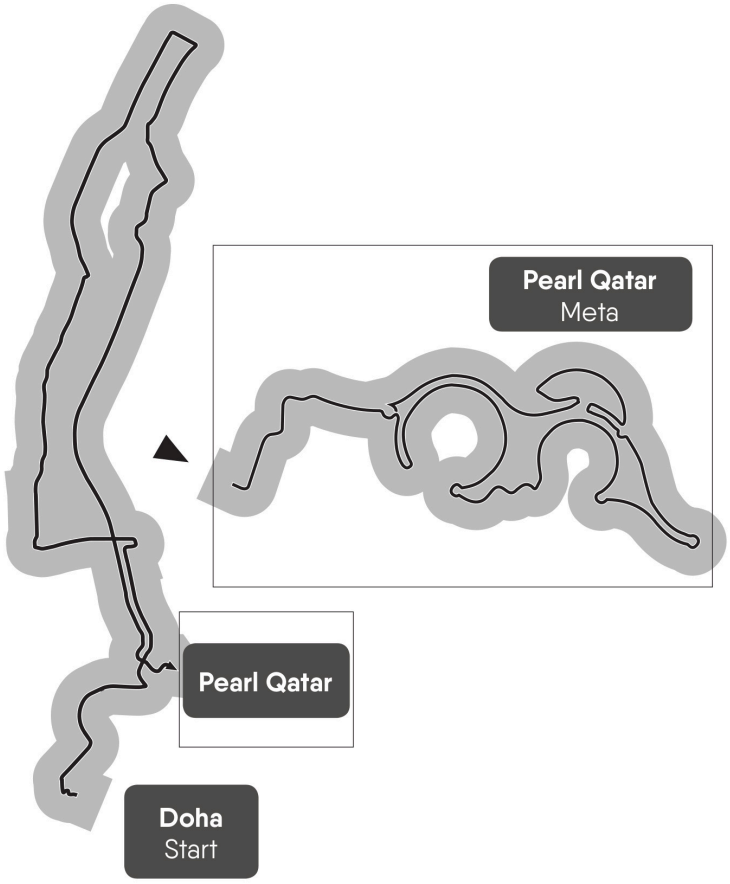
Dzisiaj rozumiem, że ten problem ze stopą na pedale stanowił idealny zastrzyk dodatkowej energii, bym mógł pierwszy przeciąć linię mety. Dzięki adrenalinie znalazłem w sobie rezerwy, o istnieniu których nie wiedziałem. Peter, ty debilu! Doganiają cię! Doganiają cię!

Tak naprawdę gdy na 50 metrów przed metą wreszcie dopuściłem do siebie myśl, że mogę to wygrać, goniący mnie rywale chyba nie byli ani trochę bliżej niż wtedy, gdy dwie minuty wcześniej oglądałem się za siebie przed ostatnim lewym zakrętem.

Gdy wjeżdżałem na metę, odrobinę się zbliżyli, ale ja wtedy wiedziałem już, że mam te kilka sekund, by wyprostować się w siodełku i pokręcić głową w zachwycie i niedowierzaniu – uśmiechnąć się do wszystkich tych

ludzi za barierkami, którzy zrobili tak wiele, by ta chwila mogła już na zawsze odmienić moje życie.

CZĘŚĆ DRUGA
DOHA



2016
ZIMA

Świadomość z ostatnich kilku metrów, że na pewno wygram ten wyścig, ukształtowała to, jak wyglądały moje pierwsze minuty za metą. Naprawdę niesamowicie jest wiedzieć, że zostało się mistrzem świata i to bez walki koło w koło, bez desperackiego wyrzutu do przodu, bez nerwowego wypatrywania, aż któryś z dziennikarzy dotrze z informacją, kto był ostatecznie pierwszy, a potem jeszcze oczekiwania na oficjalne zdjęcie, stanowiące formalne potwierdzenie zwycięstwa. Naprawdę wspaniale jest też móc się uśmiechać i wznosić ręce w geście radości, a nie zwijać się w kłębek z wyczerpania.

Stanąłem po środku drogi i pozwoliłem, by mój rower potoczył się dalej, zupełnie nie przejmując się tym, czy ktoś go złapie (to się dopiero nazywa wdzięczność!), a potem wyrzuciłem w górę kask. Chwilę później zobaczyłem przecinającego metę Toma Boonena. Muszę oddać temu wielkiemu facetowi, że zamiast walić rękami w kierownicę w wyrazie frustracji, że zaprzepaścił swoją szansę, obdarzył mnie szerokim uśmiechem i przybił piątkę, podobnie zresztą jak Elia Viviani i Zdeněk Štybar.

Potem zrobiło się straszne zamieszanie, do tego stopnia, że gratulacje zaczęły być moim zdaniem aż nazbyt przesadne. W okolicach podium dziennikarze zaczęli wyolbrzymiać sprawę do tego stopnia, że postanowiłem zmienić temat i poruszyć problem kryzysu imigracyjnego w Europie. Być może nie pamiętasz, co działo się latem 2015 roku, ale w prasie na co dzień pojawiały się doniesienia o zdesperowanych ludziach ginących w trakcie próby ucieczki z miejsc, które kiedyś nazywali swoim domem. Nie zamierzałem robić z siebie samozwańczego ambasadora ani nikogo takiego, po prostu czułem się trochę niekomfortowo z faktem, że tutaj ludzie niemal padają mi do stóp, a w innych miejscach na świecie dzieją się znacznie ważniejsze rzeczy.

A jeśli chodzi o mój świat? Owszem, to była wielka sprawa. Rok 2015 okazał się jednocześnie tłem dla najgorszych i najlepszych chwil w całej mojej karierze.

Przyznaję, że w tym momencie podjąłem jednoznaczną decyzję, że nie zamierzam na razie kończyć kariery. Wcześniej sytuacja była poważna: przetrenowanie, zwolnienie Bjarnego Riisa, nieporozumienia z Bobbym Julichem, całkowity brak formy, problemy z biodrem, presja ze strony zespołu, rzekoma konieczność renegocjacji kontraktu, rozczarowanie, które mnie ogarnęło – to wszystko zebrało swoje żniwo.

Na szczęście Kalifornia, Patxi, Team Peter i jazda na rowerze przywróciły mnie do pionu. Tak, ważne były wszystkie te elementy. Najważniejszy był jednak inny czynnik. Obecność u mego boku kobiety tak niesamowitej jak Katarina pozwoliła mi odkryć rezerwy sił, o których istnieniu nie wiedziałem. Byłem absolutnie pewien dwóch rzeczy: że będzie wiedziała, jak bardzo ją kocham, oraz że nie pozwolę jej się tak łatwo ode mnie uwolnić.

Niecałe dwa miesiące po tamtych mistrzostwach wzięliśmy ślub na Słowacji, w obecności naszych rodzin.

Ludzie nieustannie pytają mnie o ślub, dlatego chciałbym wyjaśnić tutaj kilka kwestii.

Skąd takie zainteresowanie? Między innymi dlatego, że nie chcieliśmy ślubu w błysku fleszy. Mnóstwo ludzi chciało pojawić się na tej uroczystości, chcieli za to zapłacić albo chociaż dostać zaproszenie, ale w naszym odczuciu nie licowało to z duchem tego wyjątkowego dnia. Nie możesz znaleźć za wiele na ten temat na YouTubie? Właśnie na tym nam zależało. Nasz ślub stanowił połączenie różnych słowackich tradycji, kilku specyficznych dla jej rodzinnego miasta, a także kilku fajnych elementów, na które wpadliśmy sami.

Pobraliśmy się w jej rodzinnym mieście, Dolným Kubínie. W ramach przygotowań kupiłem nam białego cadillaca, który miał nas zawieźć na uroczystość, ale ten – być może złowieszczo – zepsuł się na dzień przed ślubem. Naprawdę zależało mi na tym, żeby na ceremonię pojechać czymś zupełnie wyjątkowym, więc kupiłem inne nietuzinkowe auto, które akurat mi się nawinęło: starego zielonego trabanta.

Prowadził mój kumpel Martin. Pomimo pokasłującego i prychającego silnika pojawiliśmy się w końcu wśród naszych przyjaciół i mieszkańców miasteczka, którzy przyszli złożyć nam życzenia. Zanim jednak dotarliśmy do kościoła, musieliśmy zatrzymać się jeszcze przed domem Katariny, by dopełnić innej ważnej tradycji. Szczerze powiedziawszy, nie wiem, czy to tradycja słowacka, czy tylko coś, co robi się w Dolným Kubínie, bo nigdy

wcześniej się z niczym takim nie spotkałem. Gdy dotarliśmy na miejsce, przed jej domem zastałem ułożony w poprzek drogi spory pień drzewa. Ktoś wręczył mi starą zardzewiałą piłę. Zadaniem pana młodego jest przeciąć ten pień na pół, więc wziąłem się do roboty. Po kilku minutach walki z tępym ostrzem zebrani gapie zaczęli się niecierpliwić. Zaczęło mi się robić gorąco i trochę się spociłem, miałem w końcu na sobie gruby słowacki garnitur ślubny. Przeszło mi przez myśl, że może powinniśmy pojawić się tu dzień wcześniej, ale na szczęście zaraz potem pojawiła się odsiecz. Konkretnie był to Martin, który podał mi spalinową piłę łańcuchową, przyniesioną przez któregoś ze współczujących mi miejscowych. To narzędzie było zdecydowanie bardziej w moim stylu. Złoty brokat zdobiący mój tradycyjny strój był teraz bardziej narażony na pył i trociny niż na pot.

Rozległo się warczenie i chrobot ciętego drewna. Dzięki Bogu za tę piłę. Niewykluczone, że jeszcze dziś siedziałbym tam i wycinał ten niewielki rowek, posługując się tamtą starą jak świat piłą ręczną. W tym czasie Katarina stałaby na schodach kościoła, nerwowo spoglądała na zegarek, a włosy miałaby już białe jak jej suknia. Tradycja jak tradycja, nie mam z nią problemu, ale jednak planowałem wziąć ślub jeszcze tego samego dnia.

Gdy uporałem się z pniem, wskoczyliśmy z powrotem do trabanta niczym Batman i Robin i pomknęliśmy ulicą, rozwijając prędkości niewiele większe od pieszych na chodnikach. Dźwięk silnika w żaden sposób nie dorównywał odgłosom wydobywającym się z tamtej piły łańcuchowej.

Dla większości Słowaków religia i styl życia w ramach Kościoła katolickiego to absolutna podstawa. Widok przepięknej kobiety, z którą miałem spędzić resztę życia, idącej schodami do zabytkowego kościoła św. Katarzyny, był dla mnie niezwykle wzruszający. Emocje były tak silne, że w zasadzie nie pamiętam samej mszy. Gdy teraz myślę o tamtym dniu, widzę w głowie jedynie Katarinę promieniejącą w przepięknej białej sukni z welonem.

Niedaleko Dolnego Kubína znajduje się spory wapienny klif, z którego roztacza się widok na zakole rzeki Orawy. Nieduża skała stojąca na szczycie tej imponującej formacji od co najmniej tysiąca lat nosi na sobie wspaniały Zamek Orawski. To właśnie tam w latach 20. nakręcono słynny niemy film *Nosferatu – symfonia grozy*. Postanowiliśmy, że właśnie tam chcemy zorganizować przyjęcie.

Spędziliśmy wiele przyjemnych wieczorów na rozmowach o tym, że chcielibyśmy zorganizować coś, co zapadnie innym w pamięć. Ślub bierze się tylko raz, więc uznaliśmy, że zdjęcia na jakimś trawniku albo na tle hotelu byłyby… cóż… byłyby ładne, ale elegancko się ubrać i wyjść do ogrodu możemy zawsze. To była jednorazowa sprawa, więc zależało nam na tym, żeby zdjęcia też były wyjątkowe. Zamek Nosferatu już mieliśmy. Co dalej? Ostatecznie poprosiliśmy zaprzyjaźnionego fotografa, Jakuba Klimo, by coś dla nas wymyślił. To on wpadł na pomysł, o który również dopytuje wiele osób. Musiałem wyskoczyć z garnituru, założyć uprząż kaskaderską, a potem na nią ponownie przywdziać garnitur. Potem zostałem uniesiony w górę i opuszczony na wąską belkę zawieszoną jakieś sześć metrów nad ziemią. Tam czekał już na mnie malutki rowerek cyrkowy, który wyglądał niczym żywcem wyjęty z XIX-wiecznego festynu. Pode mną, niejako w duchu steampunka w stylu H.G. Wellsa, zebrali się goście w dickensowskich kapeluszach i czepkach. Wtedy wokół nich pojawiły się kłęby gęstego dymu. Z tej mgły w swej olśniewającej białej sukni wybiegła Katarina, ciągnąc za sznurki, które zdawały się sterować mną i moim rowerkiem cyrkowym. Wyglądało to niczym pokaz kukiełek prowadzony do góry nogami. Przyznaję bez bicia, że nie umiem tego w żaden sposób wytłumaczyć, trzeba o to pytać Jakuba. Ja wiem tylko tyle, że było przezabawnie.

Pan i pani Sagan. Było mi z tym dobrze.

*

Zimą Giovanni miał pełne ręce roboty. Wydawało mi się, że moje życie jest mniej więcej pod kontrolą. Znajdowałem czas na zespołowe obowiązki komercyjne, na spotkania promocyjne wynikające z moich indywidualnych umów, których miałem coraz więcej, miałem też czas dla rodziny, przyjaciół i na odpoczynek. Oczywiście równocześnie intensywnie trenowałem, by móc wygrywać kolejne wyścigi i godnie nosić tęczową koszulkę UCI.

Myliłem się.

Gdy przeciąłem linię mety w Richmond, ktoś jakby przełączył gdzieś jakiś pstryczek. Dotąd cały świat pełen ludzi żył w szczęśliwej niewiedzy o moim istnieniu, a teraz nagle wszyscy chcieli, a w zasadzie nie, wszyscy koniecznie musieli ze mną porozmawiać. Zainteresowanie życiem

sportowców wchodzących na pewien określony poziom zawsze stanowiło dla mnie ciekawy, ale nie nieprzyjemny skutek uboczny sukcesu. Dawało mi to radość, ale też zawsze miało swoje granice: gdy zamykałem za sobą drzwi mojego domu, gdy razem z kolegami wsiadałem do zespołowego autokaru, albo – i to było najlepsze – gdy jechałem na rowerze jako członek zawodowego peletonu. Teraz te granice przestały istnieć.

W miesiącach następujących po Richmond przestałem być panem mojego czasu i naprawdę trudno mi było dojrzeć światełko na końcu tunelu. Jak to opisać? Wyobraź sobie, że pływasz w ciepłym, błękitnym morzu, pod sobą masz idealnie czystą wodę, a po ramionach łaskoczą cię promienie słońca. Super, prawda? To teraz wyobraź sobie, że nagle nie widzisz brzegu. I już nie jest tak fajnie. Samo doświadczenie się nie zmienia, ale obawa przed utonięciem istotnie zmienia jego odbiór.

Zacząłem rozumieć, na czym polega „klątwa tęczowej koszulki”. Wielu mistrzów świata zaraz po swoim triumfie zaliczało bardzo nieudany sezon. Moim zdaniem nie ma to nic wspólnego z żadną klątwą – spadek formy wynikał najprawdopodobniej z zakłóceń w ich szczegółowo dopracowanych programach treningowych oraz w życiu pozasportowym.

W tym momencie okazuje się, jak ważna jest współpraca z agentem, który jest jednocześnie świetnym biznesmenem, bliskim przyjacielem i byłym kolarzem z górnej półki. Giovanni nie brał wszystkiego, z czym zaczęto zgłaszać się do osób tworzących Team Peter – wiedział, że właśnie teraz należy szczególnie uważnie zadbać o dalszy przebieg mojej kariery.

Długo rozmawialiśmy o tym, co powinniśmy zrobić, żeby pomóc mi zachować koncentrację. Koncentrację i szczęście, bo obaj mieliśmy świadomość, że będąc nieszczęśliwym, niczego nie wygram.

W tym miejscu chciałbym nieco dokładniej przedstawić drugiego najważniejszego dorosłego w moim życiu, mojego nieustannego towarzysza i prawą rękę, niezrównanego Gabrielego Uboldiego.

Gabriele już przede mną pracował w ekipie Tinkoff, gdzie zajmował się zawodnikami jako opiekun ds. PR. W dużym zespole kolarskim takich specjalistów jest sporo, więcej niż w innych dyscyplinach, ponieważ dużo jeździmy w różne miejsca i rywalizujemy bardzo blisko naszych kibiców, więc praca PR-owców stanowi kluczowy element z punktu widzenia właściwego funkcjonowania zespołu. Ostatecznie po to finansuje się zawodowy zespół kolarski, by się w ten sposób wypromować, nie można więc po prostu robić wszystkiego po kryjomu. Trzeba jakoś wyważyć

dzielenie się sobą z fanami, przygotowania do wyścigów oraz jak najlepsze występy w samych wyścigach z jakąś cząstką siebie, którą zachowuje się wyłącznie dla najbliższych. Tacy ludzie jak Gabriele zostają członkami ekipy na tej samej zasadzie jak kolarze, dyrektorzy, trenerzy, masażyści i mechanicy.

Giovanni przewidział, że tytuł mistrza świata ściągnie na mnie znacznie większą uwagę niż dotychczas. W związku z tym poszedł do Stefano Feltrina i zaproponował, żeby zmienić zakres obowiązków Uboldiego. Gabriele miał być bliżej mnie, poświęcać mi więcej czasu, ale jednocześnie nadal zajmować się innymi zawodnikami i zespołem z zachowaniem dotychczasowego wynagrodzenia. Już wcześniej rozmawialiśmy z Gabrim, bo chcieliśmy wiedzieć, czy taka zmiana go w ogóle interesuje. Po chwili zastanowienia się zgodził. Najwyraźniej nie zastanowił się nad tym odpowiednio mocno, ale cóż, to cały Gabri.

Dalej wydarzenia potoczyły się inaczej, niż planowaliśmy. Feltrin stwierdził, że nie ma mowy, żeby miał zwolnić Gabrielego choćby z części obowiązków zespołowych. Powiedział, że mamy wziąć się w garść, ciężko pracować i po prostu pogodzić się z dodatkowym zainteresowaniem opinii publicznej moją osobą.

Wydaje mi się, że nie wspominałem dotąd, że uwielbiam wszelkiego rodzaju gaśnice. Niektórzy mają bzika na punkcie wzniecania pożarów, ja mam bzika na punkcie ich gaszenia. Kto może z ręką na sercu powiedzieć, że nigdy nie pomyślał sobie: „Och, co my tu mamy? Czerwone i błyszczące. Przecież to musi być super frajda!”.

Weźmy na przykład dom w Żylinie, którego budowę zleciłem. Ten nad garażem, z jedną sypialnią, siłownią i niczym więcej, który ostatecznie przerodził się w Centro Sportive. Gdy budynek był gotowy, zaprosiłem kilku znajomych, by to uczcić. Oczywiście nie obyło się bez zabawy gaśnicami. Profesjonalna firma sprzątająca musiała przyjeżdżać trzy razy, żeby się z tym wszystkim uporać. Biała substancja unosiła się w powietrzu, jak gdyby czekała, aż personel sprzątający zrobi swoje i sobie pojedzie, a po jakimś czasie opadała i ponownie przykrywała wszystko cienką warstewką.

Nie wszyscy tak bardzo lubią gaśnice jak ja, więc przez większość czasu powstrzymuję wewnętrzne ciągoty do gaszenia nieistniejących pożarów, ale od czasu do czasu stwierdzam, że muszę to jednak zrobić.

Podam przykład. Pewnego razu zespół Tinkoff odbywał zimowy obóz przygotowawczy w miejscowości Poreč na wybrzeżu istryjskim. Rzecz miała miejsce na drugi dzień po tym, jak Stefano Feltrin odrzucił naszą propozycję zaangażowania Gabrielego w roli mojego menedżera, asystenta i opiekuna na pełen etat. Gdy tak patrzyłem, jak wszyscy tłoczą się w hotelowym lobby – moi zespołowi koledzy i inni członkowie ekipy, a między nimi pracownicy hotelu i inni goście – przeszło mi przez myśl, że może wszyscy by poczuli wielką ulgę, gdybym ich polał z gaśnicy.

Nazajutrz rano Feltrin zadzwonił do Gabrielego i powiedział, że wpadł na pewien pomysł. Zapytał go, czy nie chciałby zostać pełnoetatowym asystentem Petera Sagana. Zakładam, że użył słowa „asystent". Równie dobrze mógł powiedzieć „gaśnicowy policjant".

Od tego momentu Gabri nie odstępuje mnie na krok. Dla mnie była to olbrzymia zmiana, a przy tym bardzo korzystna. Teraz mogę się skupić na pedałowaniu, ściganiu się, odpoczynku i poświęcaniu jak najwięcej czasu rodzinie, nie muszę już żyć w ciągłym pośpiechu i zamartwiać się, czy na pewno o czymś nie zapomniałem: paszport, sprzęt, zdrowie psychiczne… Takimi rzeczami martwi się Gabri, jak najwięcej spraw załatwia sam i dba o to, żebym zawsze był tam, gdzie mam się znaleźć. Gdy słyszę od niego, że muszę coś zrobić, wiem, że dokładnie sprawdził, czy naprawdę muszę to zrobić osobiście. Tak więc robię to bez marudzenia.

Nie mam poczucia, że mnie pilnuje i powstrzymuje od pakowania się w tarapaty, ale zapewne osiąga ten skutek, wypełniając mi czas innymi rzeczami. Oprócz ciągłych zakładów cały wolny czas między treningami, wyścigami i obowiązkami promocyjnymi wypełniam grami na PS4, więc na zabawy z gaśnicą nie mam już czasu. Zdarzają się wielogodzinne pobyty w hotelach, gdy mam czas do zabicia, ale jest go za mało, żebym mógł jechać do domu. Wtedy inicjatywę przejmuje Gabri. Jest znakomitym rywalem w *FIFA 18:* chętnym i entuzjastycznym, nie jest chłopcem do bicia, ale nie jest też tak dobry jak ja. Twierdzi, że pozwala mi wygrywać, bo to dobrze wpływa na moje morale przed wyścigiem. Gdyby to była prawda, od czasu do czasu wygrałby ze mną, żeby pokazać, jak sprawy mają się naprawdę. Niestety, nie jest do tego zdolny. Ja gram Barceloną, on Juventusem, co wiele mówi o naszych osobowościach: ja czerpię olbrzymią frajdę z samego faktu gry, a dla niego źródłem satysfakcji jest uniemożliwianie innym odczuwania tej radości. Jak już wspominałem, nie bardzo mu to wychodzi.

TIŃKOW

Kolarstwo zawsze było najbardziej komercyjną ze wszystkich komercyjnych dyscyplin sportowych. Czy istnieje inny sport, w którym nazwa zespołu pokrywa się z nazwiskiem jego sponsora? Cristiano Ronaldo gra w Juventusie, ale gdyby był kolarzem, jeździłby dla Samsunga. Ludzie dostarczający pieniądze odgrywają w kolarstwie bardziej widoczną i mniej altruistyczną rolę. W naszej dyscyplinie otwarcie mówi się o czasie antenowym dla sponsorów i promowaniu ich marek.

Firmy rowerowe, takie jak Scott czy Trek, pozostają tytularnymi sponsorami z uwagi na oczywistą atrakcyjność tego sportu dla ich klientów. Nie ma lepszego sposobu na promowanie własnej doskonałości technicznej niż oblepianie logotypami i nazwami strojów zawodowych kolarzy, którzy ponadto jeżdżą na ich sprzęcie.

Oprócz tego praktycznie każdy topowy zespół jest sponsorowany przez jakąś firmę kierowaną przez ludzi pasjonujących się tym sportem, którzy chcą się w niego angażować. Nawet Team Sky, przedstawiany jako symbol komercjalizacji kolarstwa, jest podobno osobiście sterowany przez Jamesa Murdocha, który na punkcie naszej dyscypliny ma prawdziwego bzika. Nie on jeden. W większości ekip znajdzie się ktoś, kto pociąga za sznurki, bo kocha kolarstwo i go na to stać.

Nie ma chyba lepszego przykładu takiego człowieka niż Oleg Tińkow.

Tak się składa, że jest on przyjacielem Romana Abramowicza, właściciela Chelsea. Obaj są do siebie niezwykle podobni. Obaj są niezwykle agresywnymi biznesmenami, którzy dostrzegli swoją szansę w rozpadzie Związku Radzieckiego i zbudowali prawdziwe imperia. Niesamowicie kręci ich budowanie zespołów według własnego uznania, a następnie dopingowanie ich do odnoszenia zwycięstw. Trudno im się dziwić.

Osobowościowo jednak bardzo się od siebie różnią. Nie znam Abramowicza, ale sprawia wrażenie bardzo spokojnego faceta, który nie udziela wywiadów, trzyma język za zębami i w zupełności wystarcza mu to, że występuje w odbitym świetle chwały swojego zespołu.

Trudno powiedzieć coś takiego o Olegu.

Nie ma takiego tematu, w którym Oleg nie miałby własnego zdania. Gdy rozmawia się z nim o czymś, o czym on wcześniej nie wiedział, wyrobi sobie to zdanie, jeszcze zanim skończymy go o nie pytać.

Facet ma niesamowity umysł, cały czas analizuje, cały czas zastanawia się, co by było gdyby... Co minuta w jego głowie pojawia się jakiś nowy pomysł. Każdy z nich zostaje wypowiedziany na głos, każdy – mądry, szalony, obraźliwy. W przeciwieństwie do większości ludzi Oleg mówi to, co myśli. Zawsze. Nie ma w sobie wewnętrznego filtra, który u większości z nas powoduje, że pewnych rzeczy po prostu nie mówimy. Jak nietrudno sobie zatem wyobrazić, ma nieograniczony potencjał w zakresie obrażania innych ludzi, a przy tym potrafi być znakomitym towarzyszem rozmów, angażującym i dającym do myślenia.

Wokół Olega zawsze coś się dzieje. Ma niesamowite pokłady energii. Najchętniej wszędzie by z nami jeździł, a wtedy jadamy w najlepszych restauracjach, pijemy najdroższe wina, śpimy w najlepszych hotelach. To doskonały przykład człowieka, który stara się chwytać dzień.

Oczywiście z kimś takim jak on nie da się uniknąć sporów. Cały jego styl bycia opiera się na poszukiwaniu nowych sposobów robienia różnych rzeczy, ale też trudno poważnie się z nim pokłócić. Nigdy nie owijał ze mną w bawełnę. Gdy chciał mi przekazać jakieś złe wieści, mówił wprost. Peter, byłeś dzisiaj do dupy, ale starałeś się, więc do diabła z tym, chodźmy coś zjeść. Masz ochotę na kawior?

Codziennie ciężko pracowaliśmy, ale też dobrze się bawiliśmy. Przypominało to jazdę najbardziej ekstremalną kolejką górską i jakoś nie mam wrażenia, żeby zbyt wiele osób się na to skarżyło. Oleg potrafił się kłócić, wpadać w szał, ale pięć minut później napełniał ci kieliszek i opowiadał dowcip albo jakąś zabawną anegdotę z wcześniejszej części dnia.

Był dla nas dobry, znał wartość całego Team Peter i zgodził się wziąć nas wszystkich w ramach transakcji wiązanej, nawet jeśli miało to oznaczać perturbacje dla ludzi, którzy już pracowali w zespole. Nieustannie oczekiwał od wszystkich więcej i więcej, ale dla nas zawsze jasne było, że ma to związek z jego własną determinacją i ambicją, a nie poczuciem uprzywilejowania czy rozczarowaniem.

Kiedy stwierdził, że ma już dość bycia właścicielem zespołu kolarskiego, po prostu się go pozbył. Bez zbędnych sentymentów.

Czy jeszcze wróci? Nie wykluczałbym takiej możliwości. Wystarczy go zapytać o Tour de France, a w jego oczach momentalnie pojawia się błysk. Tego wyścigu nigdy nie wygrał, choć bardzo się starał, więc ewidentnie ma tu jeszcze coś do zrobienia.

Sam powitałbym go z otwartymi ramionami. Nie owija w bawełnę, jest całkowicie przejrzysty i do bólu szczery. Oczywiście, że trudno się z nim pracuje, ale pod jakimś względem trudno pracuje się z każdym. Najlepsza praca rzadko bywa najłatwiejsza. Czy znów chciałbym dla niego jeździć? Mam nadzieję, że nigdy nie będę musiał zastanawiać się nad tym na poważnie. Część mnie wychodzi z założenia, że Oleg to zamknięty rozdział mojego życia i że zasłużyłem sobie na odrobinę spokoju. Inna część mnie pamięta jednak to poczucie, że chcę być częścią tego, co on stara się osiągnąć, że on nie jest w stanie osiągnąć tego beze mnie.

Dzisiaj chciałbym już do końca kariery być związany z ekipą BORA-hansgrohe. To dla mnie doskonałe miejsce, w którym nawet nie chce mi się zastanawiać nad tym, czy mógłbym jeszcze pracować dla kogoś innego.

Przy okazji nadmienię, że Giovanni właśnie przedłużył umowę z tą ekipą na kolejne trzy lata. Jak na warunki panujące w kolarstwie to bardzo długo, ja mam jednak nadzieję, że zostanę tam jeszcze dłużej. Nie chcę odchodzić z zespołu, w którym cieszę się tak wielkim zaufaniem, miłością, wsparciem i wiarą.

Mimo to obstaję przy swoim, że z Olegiem Tińkowem świetnie spędzało się czas.

2016
WIOSNA

„Boże Narodzenie w Belgii”.
Takimi słowami Fabian Cancellara określił Ronde van Vlaanderen, czyli wyścig dookoła Flandrii, albo po prostu Ronde. Doskonale rozumiem, co miał na myśli. Stały punkt kolarskiego kalendarza, pierwsza niedziela kwietnia. Ten wyścig dzieli rok na to, co dzieje się przed nim, i na to, co dzieje się po nim. Pociągnijmy dalej tę metaforę Fabiana. Tydzień później odbywa się inny, równie wyczekiwany wyścig, cieszący się wielką renomą Paryż–Roubaix. Tę imprezę można by przyrównać do Nowego Roku. Jedni lubią Boże Narodzenie, inni wolą Nowy Rok, ale większość z nas mniej lub bardziej cieszy się na oba te święta. Gdy się zbliżają, wszyscy dużo o nich myślimy, a potem smutno oglądamy się przez ramię, gdy już miną.

Większość teamów, które poważnie podchodzą do klasyków Północy, na kilka tygodni niemalże przeprowadza się w tamte rejony. Niegdyś wyścig Gandawa–Wevelgem (młodszy brat Roubaix) rozgrywany był w środę między dwiema wspomnianymi wyżej imprezami, ale odkąd ja jeżdżę w zawodowym peletonie, jest rozgrywany tydzień przed nimi, co – zwłaszcza w oczach mieszkańców Flandrii – nadaje mu dodatkowego prestiżu. Odstępy miedzy tymi zawodami pomogły wypromować imprezy im towarzyszące, takie jak rozgrywany w środku tygodnia E3 Harelbeke czy Dwars Door Vlaanderen. Dzisiaj to wyścigi, które każdy kolarz chętnie wpisałby do swojego CV.

Najbardziej godna uwagi wiosna w całej mojej karierze przypadła na rok 2013, gdy wygrałem mój pierwszy klasyk. Triumfowałem w Gandawa–Wevelgem, na cztery kilometry przed końcem urywając się prowadzącej grupie, w której wszyscy szykowali się już na sprint. Z tamtego dnia najlepiej zapamiętałem, jak cholernie było zimno. Śniegu było tyle, że organizatorzy musieli skrócić trasę o pięćdziesiąt kilka kilometrów.

W tamtym roku Ronde van Vlaanderen był moim trzecim klasykiem. Przyjechałem na niego na fali sukcesu w Gandawa–Wevelgem oraz drugiego miejsca w Mediolan–San Remo. Gdy na ostatnim podjeździe wyścigu (Paterberg) znalazłem się ramię w ramię z Fabianem Cancellarą, zacząłem myśleć, że być może nadszedł oto mój moment.

Paterberg liczy tylko 400 metrów. Owszem, jest tam stromo i jedzie się po bruku, ale każdy da sobie tam radę. Jednak jako że jest zlokalizowany na niecałe 15 kilometrów przed metą, może okazać się trampoliną do sukcesu albo cmentarzem ambicji. W 2013 roku Paterberg był dla mnie tym drugim. Po 240 kilometrach ścigania się moje nogi były w opłakanym stanie, więc Fabian – wówczas już czterokrotny triumfator klasyków – właśnie na tamtym stromym podjeździe zakończył moje cierpienia. Na szczycie był przede mną tylko o kilka długości roweru, ale na mecie w Oudenaarde moja strata sięgnęła aż 90 sekund. Drugie miejsce w Ronde van Vlaanderen to świetny wynik, ale jeśli miałem dorównać takim rywalom jak Fabian, musiałem poprawić się na ostatnich kilometrach tego jednego z najdłuższych i najtrudniejszych wyścigów.

*

Przeskoczmy teraz do 2016 roku. Co się zmieniło przez trzy lata od tamtej nauczki na podjeździe pod Paterberg? Na plus z pewnością należy zaliczyć zwycięstwo w jednym z wyścigów szosowych na mistrzostwach świata, który kojarzony jest właśnie z wytrzymałością. Trasa w Richmond liczyła 261 kilometrów, a ja pokazałem się od najlepszej strony właśnie na ostatnim okrążeniu pętli. Na minus zaliczyć mi trzeba natomiast to, że od 2013 roku tamte drugie miejsca pozostawały moim najlepszym osiągnięciem w monumentach. W porządku, wygrałem dwa jednodniowe wyścigi, które z pewnością pretendują do miana klasyków – Gandawa–Wevelgem i E3 Harelbeke – ale byłem boleśnie świadom faktu, że choć to trudne zawody z bardzo mocną stawką rywali, to jednak są istotnie krótsze od monumentów, których tak bardzo pragnąłem. Musiałem coś z tym zrobić.

Przed Mediolan–San Remo byłem w dość optymistycznym nastroju. Bez większych problemów pokonałem wszystkie podjazdy, przejechałem też Poggio w gronie liderów. Na ostatnich kilkuset metrach grupa kandydatów do zwycięstwa zachęcająco się rozciągnęła, a ja spokojnie jechałem w odległości jakichś pięciu kół od lidera. Edvald Boasson Hagen nerwowo oglądał się za siebie, usiłując stwierdzić, czy powinien zaatakować i spróbować się nam urwać, czy raczej poczekać, aż ktoś inny rozpocznie sprint. W pewnej chwili zwolniliśmy, ale Fernando Gaviria znalazł się po nieodpowiedniej stronie koła poprzedzającego roweru. Jeśli dobrze

pamiętam, jechał na nim Greg Van Avermaet. Wywrócił się tuż przed moim kołem, upadł na lewe biodro. To była jedna z tych kraks, które można przewidzieć. Ma się wrażenie, że ogląda się pokazywaną w zwolnionym tempie powtórkę. Dzięki temu udało mi się wyhamować, a potem odbić w lewo. Jak nietrudno się spodziewać, z punktu widzenia mojego sprintu nie było to zbyt korzystne. Straciłem rozpęd, zjechałem z optymalnej linii, w jednej chwili zmarnowałem całą przewagę nad rywalami jadącymi z tyłu. Oczywiście podjąłem próbę, ale była ona z góry skazana na porażkę. Do zwycięzcy, Arnauda Démare'a, straciłem dość dużo.

Tak oto zakończył się kolejny długi wyścig, w którym do samego końca liczyłem się jako kandydat do zwycięstwa. W sumie pozytywnie, ale za wiele z tego nie wynikało. Mediolan–San Remo to piękny wyścig, ale nie dostaje się tam w tyłek aż tak mocno jak w Ronde van Vlaanderen czy Paryż–Roubaix. Tak naprawdę nie dostałem też szansy sprawdzenia się w sprincie po przejechaniu 250 kilometrów.

Następny w kolejce był Gandawa–Wevelgem. W tym wyścigu pogoda odgrywa chyba większą rolę niż we wszystkich innych. Na długich i płaskich odcinkach często hula wiatr znad kanału La Manche, a gdy pojawia się właśnie ten prąd powietrza, nierzadko stanowi zapowiedź opadów deszczu, a czasem nawet śniegu. W 2016 roku peleton zaczął się dzielić, gdy tylko wyjechaliśmy z Deinze. Jestem przekonany, że jest ktoś, kto wie, dlaczego start tego wyścigu znajduje się w Deinze, a nie w Gandawie. Ten sam człowiek doradzi ci z pewnością, że na start wyścigu Paryż–Roubaix naprawdę nie warto iść z Paryża piechotą, a także wyjaśni, dlaczego Tour de France startuje na terytorium Francji tylko raz na dwa lata.

Po dwóch godzinach chowania się przed wiatrem i jednoczesnych prób utrzymania się w czołówce, żeby w razie podzielenia się grupy nie zostać w tej niewłaściwej części, wjeżdża się na najtrudniejszy odcinek. Nie jest tam może tak ciężko jak na Ronde, ale i w tym wyścigu nie da się uciec od podjazdów, a niektóre z nich są dłuższe i wyższe niż te, które trzeba będzie pokonać tydzień później.

Najważniejszym podjazdem jest Kemmelberg, wzniesienie o tak istotnym znaczeniu strategicznym, że podczas pierwszej wojny światowej na jego zboczach w szeregu bitew życie straciło wielu młodych żołnierzy. Tamte przykre wydarzenia sprzed stulecia towarzyszą nam przez cały wyścig, ponieważ przejeżdżamy obok wielu utrzymanych w nieskazitelnym

porządku cmentarzy. Przejeżdżamy nawet przez Menin Gate, imponujący pomnik ku czci wszystkich tych, którzy polegli, a których miejsce spoczynku jest nieznane.

Kemmelberg to prawdopodobnie najbardziej znany i najtrudniejszy podjazd we Flandrii, ale ze względu na lokalizację nie stanowi elementu trasy Ronde. Po raz pierwszy w historii występów obecnego peletonu wjeżdżaliśmy na ten szczyt od drugiej strony, gdzie brukowana droga prowadzi na górę pod zatrważającym kątem 23 stopni. Podjazd ten pojawił się na trasie dwukrotnie: na początku, gdy cała stawka była jeszcze zbita, a potem w decydującym momencie tuż przed finiszem. Gdy wjechaliśmy na Kemmelberg po raz drugi, czułem się mocny, więc ruszyłem środkiem ostro do góry. Bruk jest równy, a droga szeroka, więc nie ma aż tak dużego ryzyka utknięcia za rywalami jak na przykład na Koppenbergu. Za szczytem znajdowałem się w prowadzącej grupie, w której oprócz mnie byli również Cancellara (no bo jakżeby inaczej), Sep Vanmarcke i Wiaczesław Kuzniecow. Mieliśmy ledwie kilka sekund przewagi nad główną grupą, ale pracowaliśmy wszyscy czterej, więc na ostatnich 34 kilometrach do Wevelgem nie daliśmy się dopaść.

Nie zwalnialiśmy aż do ostatnich kilkuset metrów, gdy na przodzie jechał Fabian. On i ja próbowaliśmy pierwszych ruchów, by skłonić resztę do odkrycia kart, ale nikt nie dawał się na to nabrać. Rozstrzygająca akcja zaczęła się dość dziwnie, bo Kuzniecow i Cancellara rozpoczęli sprint równocześnie, tyle że po dwóch przeciwległych stronach drogi. Postanowiłem zawisnąć na kole zawodnikowi teamu Katusha, ale zaatakował tak mocno, że musiałem się naprawdę wysilić, aby schować się w jego cieniu aerodynamicznym. Wszyscy czterej spotkaliśmy się znów na środku drogi na niecałe 200 metrów przed metą. Ja musiałem zaatakować ponownie, by wyskoczyć zza Kuzniecowa. Gdy przecinałem linię mety, wyglądało to bardziej komfortowo, niż było w rzeczywistości. Po raz drugi w karierze wygrałem wyścig Gandawa–Wevelgem.

To było trudne 240 kilometrów z morderczym sprintem na koniec. Cóż, to jednak nadal nie był dla mnie upragniony monument. Czy moja forma dorastała do moich oczekiwań? Miałem się o tym przekonać za siedem dni.

*

Dobra, nadeszło Boże Narodzenie w Belgii. Dla Fabiana Cancellary było to jednak coś więcej, to miał być jego ostatni Ronde van Vlaanderen. Ogłosił, że zamierza zakończyć jedną z najbardziej spektakularnych karier w najnowszej historii kolarstwa. Specjalista od indywidualnej jazdy na czas z jednego z krajów o niezbyt bogatych tradycjach kolarskich postanowił, że nie da się tak łatwo zaszufladkować i został jednym z najlepszych kolarzy w klasykach nie tylko w swoim pokoleniu, ale i w całej historii. Dwukrotnie udawało mu się wygrywać Ronde van Vlaanderen, a zaraz potem Paryż–Roubaix! Byłby przeszczęśliwy, gdyby teraz udało mu się wygrać ósmy – dokładnie tak: ósmy! – monument w karierze.

W ten weekend w Belgii było nadzwyczaj ciepło. Kwietniowe słońce spowodowało, że na trasę wyścigu przybyły tłumy kibiców, przy Oude Kwaremont ustawili się w aż sześciu rzędach. Nie było tam ani kawałka wolnego miejsca. Obecnie Ronde pojawia się na tym podjeździe aż trzy razy, więc jest to punkt absolutnie strategiczny. Najważniejszy fragment tego podjazdu to wąski, wybrukowany odcinek drogi, przy czym nie jest tam jakoś superstromo, więc nie jest to wymarzone miejsce na atak mający decydować o losach wyścigu. Dodatkową trudnością dla kolarzy jest dwukilometrowy brukowany odcinek biegnący po fałszywym wypłaszczeniu, który wypada zaraz za nominalnym szczytem podjazdu. Może nie da się tu wygrać tego wyścigu, ale bardzo łatwo można go tam przegrać.

Dwa pierwsze podjazdy pod Kwaremont dość mocno przetrzebiły stawkę, więc na jakieś trzydzieści parę kilometrów przed metą licząca około 20 osób grupa faworytów odrabiała stratę do uciekinierów, którzy urwali się dość wcześnie i jechali z przodu przez większą część dnia.

Gdy pierwszy raz ścigałem się z Michałem Kwiatkowskim, obaj mieliśmy 14 lat. Jesteśmy w tym samym wieku, obaj byliśmy uczestnikami programów juniorskich odpowiednio w Polsce i na Słowacji, więc doskonale się znamy. Często porównuje się nasz styl jazdy i pewnie z zewnątrz faktycznie wygląda to tak, jakbyśmy mieli podobne cechy, głównie jeśli chodzi o zdolność do skutecznej walki w różnego rodzaju wyścigach i warunkach. Być może właśnie te podobieństwa poderwały mnie do rywalizacji, gdy z wspomnianej grupy faworytów urwał się Kwiato. Jechaliśmy pozornie niewinnym kawałkiem asfaltowej drogi, która wiła się między rozrzuconymi domostwami gdzieś na tyłach miejscowości Ronse. Wszyscy liderzy ekip wydawali ostatnie polecenia swoim kolegom

z zespołu w ramach przygotowań do ostatniego podjazdu w tym wyścigu. Kwiato wyraźnie przyspieszył i zaczął nam odjeżdżać, a wtedy ja też mocniej nacisnąłem na pedały i zawisłem mu na kole. Schowałem się jego cieniu aerodynamicznym.

Co zupełnie zrozumiałe, Kwiato chciał się ze mną zamienić miejscami, żebym teraz to ja trochę pociągnął jego, tylko że ja jakoś nie byłem przekonany, że mógłbym na tym cokolwiek zyskać. W ostatnich, nerwowych momentach ważnych wyścigów nigdy nie brakuje niepewnych i szarpanych ataków, a ja nie chciałem tracić sił bez sensu. Gdy po chwili do przodu ruszył i dołączył do nas Sep Vanmarcke, popatrzyliśmy po sobie i we trzech podjęliśmy zgodną decyzję: pracujemy.

Na falistych drogach dzielących nas od początku ostatniego już podjazdu pod Oude Kwaremont jechaliśmy bardzo mocno, każdy z nas spędzał z przodu nie więcej niż kilka sekund. Wspólnym wysiłkiem udało nam się utrzymać przewagę nad coraz bardziej zaniepokojoną główną grupą. Gdy mijaliśmy ostatni dom w Kluisbergen – zawsze spotykamy tutaj dwie staruszki siedzące na rozkładanych krzesłach turystycznych i słuchające starego radia tranzystorowego na cały regulator, naprawdę nie da się nie zwrócić na nie uwagi – mieliśmy kilkadziesiąt sekund przewagi nad rywalami. Poprowadziłem naszą grupkę pod Kwaremont i mocno parłem pod górę po bruku, starając się zachować równowagę między bardzo szybko jazdą a całkowitym wyczerpaniem sił.

W tym momencie na czele wyścigu jechało nas ośmiu, do końca zostało jeszcze 18 kilometrów. W rzeczywistości jednak było nas trzech: Kwiato, Vanmarcke i ja. Pozostała piątka była grupą uciekinierów z poranka, których dopadliśmy i którzy ledwo się trzymali. Walczyli już tylko o to, by dojechać jak najwyżej i zgarnąć jak najwięcej punktów.

Kibicom stojącym przy drodze czasami trudno jest ocenić bieżące miejsca zawodników w wyścigu. Kolarze szybko przemykają, peleton w ogóle zlewa się w morze kolorowych koszulek, niełatwo jest zatem dostrzec konkretne osoby. Popularność określonych marek kasków i okularów przeciwsłonecznych dodatkowo to zadanie utrudnia. Właśnie z tego względu postanowiono kiedyś wprowadzić konkretne kolory koszulek dla liderów wielkich tourów, a także tęczową koszulkę dla aktualnego mistrza świata. Nosiłem ją przez trzy sezony, w trakcie których zacząłem rozumieć, jakie oczekiwania wiążą się z faktem, że kibice stojący przy drodze potrafią mnie rozpoznać. Dzisiaj wydaje mi się jednak, że

dopiero na ostatnim podjeździe pod Kwaremont w 2016 roku w pełni uświadomiłem sobie, jak wielką moc ma tęczowa koszulka. Hałas był po prostu nieziemski, czułem się, jak gdybym jechał w dźwiękowym korytarzu. W tym momencie koncentrowałem się tylko na tym, by jechać jak najszybciej i nie dać się dojść goniącej grupie, kiedy jednak oglądam nagrania wideo z tego podjazdu, umiem spojrzeć na to oczami kibiców: oni widzieli tęczową koszulkę atakującą jeden z najbardziej klimatycznych podjazdów w drodze po upragnione zwycięstwo w wyścigu. Tożsamość zawodnika noszącego tę koszulkę schodziła na drugi plan. W ich oczach po bruku podskakiwał mistrz świata, a nie Peter Sagan czy dowolny inny zawodnik zespołu Tinkoff, Quick-Step czy Trek. Mniej więcej w połowie podjazdu pod Kwaremont wydarzyło się coś niespodziewanego. Kwiato, który zapoczątkował ten atak i jechał dotąd bardzo agresywnie, zaczął zostawać z tyłu. Uznałem, że zmaga się z tym samym problemem, który dopadł mnie tutaj przed trzema laty. 240 kilometrów? Żaden problem, ale już 255 kilometrów w chwili kryzysu czuje się w nogach jak 355 kilometrów.

Gdy Vanmarcke i ja wjechaliśmy na znajdujący się na szczycie plac i ruszyliśmy na fałszywe wypłaszczenie, zza pleców dobiegł nas jeszcze większy zgiełk. To Fabian Cancellara po raz ostatni w karierze wspiął się na Oude Kwaremont i z pewnością był to najszybszy z jego podjazdów tą słynną brukowaną drogą. Wyprzedził Kwiato oraz całą piątkę, razem z którą zaczynaliśmy ten podjazd. Deptał nam po piętach.

Gdy wreszcie skończył się bruk i przestało nami telepać, Vanmarcke dał mi zmianę. Urodził się nieopodal tego miejsca, to Flandryjczyk z krwi i kości, a ja doskonale wiem, ile dodatkowych sił potrafi to dać. Tak oto znaleźliśmy się w przedziwnej sytuacji sportowej, typowej jedynie dla kolarstwa: obaj musieliśmy na sobie polegać, by zapewnić sobie szansę na zwycięstwo, a jednocześnie doskonale zdawaliśmy sobie sprawę, że jesteśmy dla siebie najgroźniejszymi rywalami w walce o ten sam triumf.

Paterberg to zabawny odcinek drogi. Można przejechać go wielokrotnie, a on i tak nas zaskoczy, gdy znów na niego wjedziemy. W tym miejscu po prostu w ogóle nie powinno być drogi i kiedyś faktycznie jej tam nie było. Legenda głosi, że właściciel pola, po którym wspina się trasa na Paterberg, był tak wielkim fanem kolarstwa, że wybudował tę drogę specjalnie po to, by skusić organizatorów do poprowadzenia wyścigu tuż pod oknami jego

domu. Bez względu na to, czy to prawda, czy nie, fakt pozostaje faktem: to nieprzyjemna mała góra z okropnie stromym podjazdem pod szczytem.

Gdy Vanmarcke i ja wpadliśmy na ten bruk, nie było czasu na kalkulacje. Cancellara wygrywał ten wyścig aż trzykrotnie i teraz też miał nas na celowniku. Ostatni podjazd w Ronde van Vlaanderen, ostatni brukowany odcinek, ostatnie kilkaset metrów bólu, a potem już tylko 13 kilometrów do mety.

Kiedy ramię w ramię dotarliśmy do najbardziej stromego fragmentu tego podjazdu, w głowie widziałem siebie w tym samym miejscu przed 36 miesiącami. Wtedy również było nas dwóch, również mieliśmy niewielką przewagę, a wyścig również był morderczo męczący. Od tamtej pory poszukiwałem odpowiedzi na kilka pytań i jakoś nie umiałem ich znaleźć. Najważniejsze z nich brzmiało: czy się zmieniłem?

Gdy brukowana stromizna sięgnęła 20 procent, zblokowałem tułów, mocno usiadłem na siodełku i próbowałem wyobrazić sobie, że moje nogi to tłoki pracującego silnika. Obok mnie jechał Vanmarcke, który stał na pedałach i próbował tańca na bruku. Jechał obok mnie, aż przestał jechać obok. Odpadł na ostatnich kilku metrach, dzięki czemu w 90-stopniowy zakręt na szczycie wjechałem sam. Cancellara pojawił się w tym zakręcie jakieś 15 sekund po mnie. Dokładnie taką przewagę miałem nad nim na początku podjazdu, na którym udało mu się jednak dopaść Vanmarckego.

Pamiętasz moje wspomnienia z ostatnich kilkuset metrów w Richmond, gdy byłem przekonany, że mnie dogonią? Gdy wtedy pędziłem do mety, w mojej głowie kołatała się tylko jedna myśl: „Zbliżają się, zbliżają”. Cóż, tym razem było zupełnie inaczej. Wcześniej miałem w jakiejś mierze poczucie, że Ronde to dla mnie wyścig pechowy (dodatkowo wzmocnione faktem, że po wspinaczce na Paterberg Fabian pozwolił mi się za sobą schować). Tym razem postanowiłem się tym nie przejmować. Dwieście pięćdziesiąt pięć kilometrów? Żaden problem. Którędy droga?

Rozluźniłem się na tyle, na ile się dało. Przez ostatnie 150 kilometrów jechałem na granicy możliwości mojego organizmu, ale czułem się w porządku. Moja przewaga wzrosła do 20 sekund i utrzymywała się na tym poziomie. Wyglądało na to, że będzie dobrze.

Na trzy kilometry przed metą na ścieżce rowerowej po lewej stronie zobaczyłem faceta, który jechał rowerem w pełnym rynsztunku zespołu Molteni z okolic 1970 roku. Wyglądał niczym Eddy Merckx. To był chyba

najbardziej belgijski obrazek, jaki kiedykolwiek widziałem. „Eddy!” – krzyknąłem do niego. Odwrócił się, a wtedy zobaczyłem, że to nie on.

Kilka minut później zostałem zwycięzcą monumentu. Przez metę przejechałem na tylnym kole, trzymając kierownicę jedną ręką, tak pod publiczkę. Wspaniałe uczucie.

SPRINT

Gdybym miał wskazać pytanie, które w mojej karierze słyszałem najczęściej, brzmiałoby ono: czy jesteś sprinterem? A może: dlaczego z ciebie taki świr? Nie, nie, jednak to pierwsze.

Odpowiedź brzmi: nie. Jestem zawodnikiem uniwersalnym. Sprint wychodzi mi tak samo dobrze (lub tak samo słabo) jak podjazdy czy czasówki, jedyna różnica polega na tym, że sprint jest dla mnie trochę łatwiejszy.

Do dziś mam w nogach tę samą moc, którą miałem, gdy przechodziłem na zawodowstwo. Gdy robimy różne testy i badania w zespole, dla UCI albo dla organów antydopingowych, mój stosunek mocy do masy ciała nadal utrzymuje się na najwyższym poziomie, ciągle mogę zatem pod koniec wyścigu naprawdę mocno nacisnąć na pedały. Muszę jednak pamiętać, że zawodowym kolarzem zostałem w bardzo młodym wieku. Mam już 28 lat, więc mogę stracić tę moc w każdej chwili. Historia kolarstwa jest usiania sprinterami, którzy zaliczyli jeden czy dwa świetne sezony, a potem tracili siły. Dzisiaj zdarza się to już rzadziej. Zawodnicy tacy jak André Greipel czy Mark Cavendish należą do najszybszych rok w rok od wielu sezonów. Podobno tak samo jeździł Mario Cipollini – pomimo upływu czasu w kolejnych latach utrzymywał się w ścisłej czołówce. Nie da się jeździć szybko przez rok czy dwa, a potem zakończyć karierę z 57 – dokładnie tak: 57! – zwycięstwami etapowymi w wielkich tourach, a właśnie taki dorobek zgromadził Cipollini. Może wpływ na zmianę tych realiów ma ograniczenie stosowania dopingu? Dzisiaj nie ma już tak wielu zaskakująco spektakularnych wyników jak kiedyś.

Koniecznie należy pamiętać, że każdy sprint jest inny. Stu kolarzy to sto różnych historii, ale to nie wszystko – w sprincie istotnie rośnie liczba różnych zmiennych. Większość sprintów grupowych ma miejsce podczas wielkich tourów, więc różnią się od siebie już z samej definicji, ponieważ co roku trasa etapu jest inna. Nawet jeśli dany etap kończy się w mieście,

do którego dany wyścig już kiedyś zawitał, nie ma żadnej gwarancji, że meta zostanie zlokalizowana w tym samym miejscu albo że trasa zostanie poprowadzona tymi samymi zakrętami czy tymi samymi wzniesieniami. Do tego dochodzi nieprzewidywalny czynnik pogodowy. Największym zagrożeniem jest deszcz, zwłaszcza na śliskich zakrętach i nierównej nawierzchni, ale podczas każdego sprintu duże znaczenie mają również kierunek i siła wiatru – to coś, co nie zawsze da się zaobserwować na ekranie telewizora.

W sprincie dużą rolę odgrywają upadki albo nawet sam strach przed wystąpieniem dużej kraksy. Trzeba też wykazać się pewnym sprytem. Nie można nerwowo obawiać się upadku, bo wtedy człowiek ściąga na siebie samospełniającą się przepowiednię. Trzeba umieć się rozluźnić, to warunek konieczny. Ja powtarzam sobie, że nie trzeba brać udziału w sprincie, by upaść. Chris Froome pewnego razu wjechał w jednego z organizatorów wyścigu już po kilku sekundach od wyjazdu na trasę czasówki. Wszystkim nam od czasu do czasu zdarza się jakiś upokarzający upadek, bo na przykład nie udało nam się wypiąć buta z pedału. Po prostu na 100 metrów przed metą etapu w Tour de France wypadki wyglądają bardziej spektakularnie i są mocniej odczuwalne dla zawodników.

Nie lubię sprintu po rozprowadzeniu mnie przez partnerów. To dla mnie dodatkowy stres, czyli czynnik absolutnie zbędny. Wszyscy na mnie polegają, a do tego muszę walczyć o pozycję, wisząc komuś na kole, na długo przed metą. Nie lubię walczyć w grupie, życie jest na to zbyt krótkie. To zwykłe marnotrawstwo energii, która będzie potrzebna później. Wolę po prostu jechać i bacznie przyglądać się rozwojowi wypadków. W końcu właśnie to robię przez cały dzień, a jedyna różnica polega na tym, że pod koniec wszystko dzieje się szybciej. Jeżeli chcę wygrać monument taki jak Ronde van Vlaanderen albo Paryż–Roubaix, ostatnie 100 kilometrów jadę tak jak ostatnie 10 kilometrów etapu wielkiego touru: uważnie, z optymizmem, uszy i oczy otwarte.

W grę wchodzi również rachunek prawdopodobieństwa. Gdy mam wolną rękę, by jechać po swojemu, gdy nic nie pójdzie mocno nie tak (upadek, zmiana trasy), zwykle kończę sprint w pierwszej piątce i to bez względu na to, z kim akurat przyjdzie mi się mierzyć. Nie chciałbym wypaść nieskromnie, ale gdybym to ja oglądał wyścig, oczekiwałbym, że mistrz świata słynący z mocnego sprintu powinien ukończyć wyścig w czołówce, jeśli tylko jedzie w prowadzącej grupie. Tak to już jest. Gdy pojawia się

pociąg rozprowadzający, tracę dużą część kontroli nad tym, co się wydarzy. Jasne, że wychodzi to świetnie, gdy Tony Martin, Mark Renshaw i cała reszta z ekipy Omega Pharma–Quick-Step rozprowadzają Marka Cavendisha i dają mu zaatakować na 200 metrów przed metą. Problem w tym, że tak wiele rzeczy może pójść niezgodnie z planem. Możesz nie utrzymać się komuś na kole. Inny zespół może mieć szybszy pociąg, a twoi partnerzy za szybko opadną z sił. Ostatni z twoich rozprowadzających źle oceni dystans. Owszem, rozprowadzanie daje większą szansę na zwycięstwo, ale wiąże się to też z większym ryzykiem, że nie dojedziesz do mety na żadnym sensownym miejscu. Ja tam wolę jechać sam. Jeśli ktoś okaże się ode mnie szybszy, to będzie znaczyło, że jest szybszy. Nie mam z tym problemu. Wiem natomiast, że nie stracę do niego dużo, a ja lubię podia, nawet jeśli nie jest mi dane wejść na najwyższy stopień. Wolę to, niż dać się rozprowadzać, a potem roztrząsać w zespole, co poszło nie tak.

W świecie idealnym w miejsce pociągu rozprowadzającego wolałbym jednego partnera z ekipy u boku, tak na wszelki wypadek, gdybym sam nie dawał sobie rady. To rozwiązanie sprawdzało się szczególnie w reprezentacji, gdzie w trudnych momentach zawsze miałem w pobliżu mojego brata Juraja albo Michala Koláře. Jeden zawodnik – jeden dobry zawodnik – może wyjechać na czoło i tak pracować w prowadzącej grupie, by unieszkodliwić ewentualne ataki, może ściągnąć z powrotem uciekinierów, a gdyby pod koniec wyścigu przytrafił mi się jakiś wybitny pech, może oddać mi koło, a nawet cały rower.

Jedna z powtarzanych przeze mnie mantr głosi, że dobrze jest mieć plan, te jednak nie zawsze udaje się zrealizować. Jest taka stara opowieść, powtarzana wszystkich początkującym adeptom handlu: jesteś komiwojażerem, spotykasz człowieka, który wielokrotnie kupował już od ciebie tę samą rzecz. Tym razem twierdzi, że tego nie potrzebuje. Co robisz? Sprzedajesz mu coś innego. Właśnie to lubię najbardziej – sprzedawanie rywalom czegoś innego.

Zwykle aż do ostatnich kilku kilometrów wyścigu staram się jechać jak najbardziej „normalnie”. Podczas wielkich tourów obecnie zwykle wygląda to tak, że w pierwszej godzinie panuje nerwowa szarpanina, by umieścić kogoś w jednej z wczesnych ucieczek. Potem sytuacja się uspokaja. Lepsza komunikacja między samochodami zespołów, zawodnikami i organizatorami spowodowała, że wszyscy doskonale wiedzą, co należy zrobić, aby później ściągnąć taką wczesną ucieczkę. Nie ma sensu gonić

takiej grupy za wcześnie, bo wtedy inni spróbują zaatakować i znowu zrobi się zamieszanie. Kibice odnoszą czasem wrażenie, że uciekinierzy mają ogromnego pecha, gdy po 100 kilometrach walki na dwa kilometry przed metą zostają wchłonięci przez peleton, ale to nie ma z pechem nic wspólnego – wszystko odbywa się zgodnie z wielkim planem.

Dobra, jedziemy w dużej grupie, do mety zostaje 2000 metrów. Owszem, ktoś może spróbować ucieczki i trzeba zwracać uwagę na to, kto się na to porywa, jeżeli jednak cała grupa jedzie szybko, a do tego są w niej zespoły sprinterskie i pociągi rozprowadzające, to taka ucieczka ma niewielkie szanse powodzenia. Należy zachować spokój i dalej bacznie przyglądać się rozwojowi wypadków. Na 500 metrów przed końcem siadam na koło temu zawodnikowi, który moim zdaniem daje największe szanse na to, że poprowadzi mnie optymalną linią do mety.

To kolejny moment, w którym jazda solo okazuje się wielkim atutem. Załóżmy, że podczas porannej odprawy zespołu została uzgodniona kolejność rozprowadzania. Wiadomo, kto kiedy prowadzi pociąg i kiedy masz zostać wypuszczony do sprintu. Załóżmy, że popatrzyłeś w otrzymany od organizatorów roadbook, a potem razem z ekipą doszliście do wniosku, że idealny punkt znajduje się na 300 metrów przed metą.

W porządku. Do mety mam jeszcze jakieś 500 metrów. Kibice wrzeszczą, walą w barierki wszystkim, co tylko wpadnie im w ręce, a w uszach świszcze mi wiatr, bo jadę około 50 kilometrów na godzinę. Nagle stwierdzam, że wieje mi prosto w twarz, a tego na odprawie nie uwzględniliśmy. Nie ma mowy, żebym miał wyjechać na czoło na 300 metrów przed metą pod wiatr, bo opadnę z sił i zostanę wyprzedzony. Jak mam to teraz wszystkim zakomunikować w całym tym hałasie, gdy panuje już wielka nerwówka i każdy wisi komuś na kole? Nie ma szans. Takiego planu nie da się już zmienić.

Giovanni Lombardi, mój agent, był jednym z członków pociągu rozprowadzającego Mario Cipolliniego, gdy Król Lew jeździł w tęczowej koszulce mistrza świata. Opowiedział mi historię o tym, jak w jednym ze swoich poprzednich zespołów Super Mario jeździł razem z Johanem Museeuwem, który wówczas również był niezwykle szybki. Podobno mieli jakiś system komunikacji oparty na gwizdach. Przyznam, że trudno jest mi w to uwierzyć. Na finiszu nie da się nic takiego usłyszeć, nie ma możliwości zmiany planu. Takie rozwiązanie być może sprawdza się przy zaganianiu owiec.

Szczerze powiedziawszy, najlepiej czuję się w chaotycznych sprintach, w których pociągi rozprowadzające wzajemnie wchodzą sobie w drogę, doganiane są ucieczki, rozprowadzający zawodnicy zjeżdżają na bok. Gdy nie muszę martwić się nikim innym, mogę w każdej chwili łatwo zmienić plan.

Weźmy na przykład Australię w 2018 roku. To był mój pierwszy wyścig tego sezonu, dosłownie pierwsza impreza, w której tęczowa koszulka pojawiła się na widoku publicznym od czasu ceremonii na podium w Norwegii. Nie miałem jeszcze kondycji, w związku z czym nie miałem żadnych oczekiwań. Chodziło o to, żeby budować formę w ciepłym klimacie, zrelaksować się z dala od medialnego szaleństwa w Europie, a przy okazji zaczerpnąć trochę radości ze ścigania się. Prawdziwe treningi miały się rozpocząć za miesiąc w Sierra Nevada w Hiszpanii. Gdybym w tym wyścigu w Australii miał pociąg rozprowadzający, powiedziałbym chłopakom: „Odpuśćcie sobie, nie dzisiaj, nie przyjechaliśmy tutaj wygrać tego wyścigu”. Gdybym czuł się nieźle, pewnie miałbym poczucie, że jestem winien zespołowi dobry wynik, a wówczas wszystko byśmy uzgodnili, a ja stresowałbym się koniecznością utrzymania się z nimi. Nie chciałbym ich zawieść bez żadnego dobrego powodu. Gdy sześciu chłopa haruje na twój wynik, zrobisz wszystko, by wypaść jak najlepiej.

Na szczęście nic takiego nie miało miejsca. Po prostu cieszyłem się jazdą w ciepłej pogodzie, w krótkim rękawie i krótkich spodenkach. Nagle stwierdziłem, że do mety zostały dwa kilometry. Skoncentrowałem się i tak oto zawodnik w tęczowej koszulce odniósł swoje pierwsze zwycięstwo w roku. Całkiem nieźle.

Uważam, że należy przestrzegać pewnych podstawowych zasad. Gdy mam do czynienia z finiszem na zjeździe albo z finiszem przy wietrze w plecy, zaczynam sprint z nieco dalszej pozycji, by maksymalną prędkość osiągnąć jeszcze przed wyjściem na czoło. W ten sposób osiągam większy impet, co sprawia, że odrobinę trudniej jest mnie dogonić. Jeżeli jadę pod wiatr, chowam się za kimś do ostatniej możliwej chwili. Najlepiej zawisnąć na kole sprintera dysponującego najmocniejszym pociągiem rozprowadzającym, ponieważ takie pociągi często wypuszczają swojego lidera szybciej, niż ten by sobie życzył, a wtedy ja mogę wykorzystać jego szybkość do przeprowadzenia szarży w samej końcówce, gdy on zacznie puchnąć, jadąc pod wiatr.

W sprintach pod górę taktyki jest mniej, bo zwykle odbywa się tu pojedynek czysto siłowy. Zwycięzcą zostanie ten, kto jest danego dnia najmocniejszy, co nie zawsze się sprawdza w finiszach innego typu. Gdy robi się zbyt stromo, najczęściej muszę uznać wyższość specjalistów od jazdy w górach… takich jak choćby Purito Rodríguez czy Chris Froome na finiszu na Mur de Huy w Tour de France.

Abstrahując od powyższych czynników, uwielbiam chaotyczne sprinty grupowe, w których wszyscy rozjeżdżają się na całą szerokość drogi, a ja mogę sprytnymi manewrami wysforować się na czoło. Jak dotąd nie jechałem jeszcze w Giro d'Italia. Może kiedyś tam pojadę, mam bowiem wrażenie, że tamtejsze finisze bardzo by mi odpowiadały. Tam zawsze na 50 metrów przed metą znajduje się jakiś zakręt pod kątem prostym albo inne zwariowane utrudnienie, a czasem finisz jest wręcz tak wąski, że gdyby rozłożyć ramiona, można by dotknąć obu barierek. Co więcej, często przejeżdża się tam linię mety i robi jeszcze jedną rundę po mieście, by kibice mogli się dobrze napatrzeć przed prawdziwym finiszem. Może kiedyś.

Tak to właśnie wygląda. Poznałeś wszystkie moje sekrety. W sumie żadne to sekrety, bardziej zdrowy rozsądek, ale to wszystko, co mogę ci zaoferować. Reszta zależy od ciebie.

2016
LATO

Igrzyska olimpijskie to niesamowita impreza, prawda? Czyż istnieje cokolwiek innego w obrębie ludzkiej kultury i całego naszego życia, co jest w stanie zjednoczyć tak wielu ludzi ze wszystkich zakątków świata? Pamiętam, gdy po szkole pędziłem do domu, by oglądać słowackich sportowców rywalizujących z najlepszymi z całego globu w Atlancie czy Sydney. Pamiętam ciemne i śnieżne wieczory, gdy krzyczałem przed telewizorem, bo na zimowych igrzyskach walczyli nasi hokejowi bohaterowie.

Jeśli chodzi natomiast o kolarstwo na igrzyskach olimpijskich, to jest ono dziwne. Na początku trzeba wspomnieć o wyjątkowej cesze kolarstwa jako sportu zespołowego, w którym wyłania się indywidualnego zwycięzcę, a to średnio komponuje się z innymi indywidualnymi wyczynami sportowców podczas tej imprezy. Z kolarstwem torowym nie ma tego problemu, ale kolarstwo szosowe to już format słabo wpisujący się w ramy olimpijskie, reprezentowane przez wiele innych dyscyplin.

Poza tym trzeba pamiętać, że kolarstwo pojawiło się na igrzyskach bardzo późno. Dopiero w 1996 roku w Atlancie zawodowi reprezentanci tej dyscypliny zostali po raz pierwszy dopuszczeni do rywalizacji, co oznacza, że instytucja mistrza olimpijskiego jest uznawana raczej za ciekawostkę niż za wyczyn uprawniający do zapisania się w historii kolarstwa, jak na przykład tytuł mistrza świata, a to przecież nie wydaje się sprawiedliwe. Pascal Richard, pierwszy mistrz olimpijski ery nowożytnej, naraził się MKOl-owi, gdy usiłował umieścić koła olimpijskie na swoim stroju. Sammy Sánchez, zwycięzca z Pekinu, wpadł na pomysł zamieszczenia na swym zespołowym stroju odrobiny złotego koloru. Ten symbol został potem przejęty przez jego następców, a MKOl przestał czepiać się mistrzów.

Pojechałem na igrzyska olimpijskie w Londynie w 2012 roku pełen optymizmu, że uda mi się powalczyć podczas wyścigu szosowego. Reprezentacja Wielkiej Brytanii przez kilka miesięcy poprzedzających imprezę trąbiła na cały świat, jak to zdominuje ten wyścig, by dać Markowi Cavendishowi jak największe szanse uzupełnienia jego tytułu mistrza

świata o tytuł mistrza olimpijskiego. Ján Valach, szef reprezentacji Słowacji, uważał, że pod koniec wyścigu będzie im bardzo trudno osiągnąć ten cel, bo na igrzyskach zespoły narodowe są małe, a trasa nie należała do najtrudniejszych. Twierdził, że jeśli chcą, to niech próbują, a ja podzielałem jego zdanie. Okazało się, że tak samo podeszły do sprawy wszystkie inne reprezentacje. Ja po prostu przez kilka godzin jechałem gdzieś po angielskiej prowincji, dziesięciokrotnie pokonując to samo niewielkie wzniesienie. Wychodziłem z założenia, że jeśli tylko przez cały czas będę miał Cava na widoku, nic strasznego mi nie grozi. Na odcinku dojazdowym do Londynu brytyjska reprezentacja po długim ciepłym dniu na czele zaczęła opadać z sił. Peleton zaczął się dzielić. Ostatecznie udało się urwać Aleksandrowi Winokurowowi z Kazachstanu i to on sięgnął po złoty medal. To był doskonały przykład wyścigu, w którym stu kolarzy ma do opowiedzenia sto różnych historii o stu różnych okazjach na ostatnich kilometrach tamtej trasy. Chętnie opisuję sprint jako swego rodzaju loterię… Cóż, ten wyścig należałoby przyrównać do EuroMillions. Jedynym z wielkich faworytów, który usiłował wygrać ten wyścig ku chwale swego kraju, był sam Spartakus, Fabian Cancellara. Niestety jego starania spełzły na niczym, gdyż źle obliczył jeden z zakrętów w Richmond Park i zaliczył glebę.

Sam wyścig to jedno, a wrażenia wyniesione z igrzysk to drugie. Była to dla mnie zupełna nowość, przy czym nie w tych obszarach, w których mógłbyś się spodziewać.

Kolarstwo szosowe należało do pierwszych dyscyplin pokazanych na imprezie. Ci z nas, którzy mieli startować, starali się jak najlepiej przygotować do występu, a tymczasem wioska olimpijska pełna młodych ludzi dosłownie tętniła życiem. Ceremonia otwarcia miała miejsce w ten sam weekend, jeśli dobrze pamiętam, nasz wyścig był organizowany zaraz na drugi dzień. Przygotowywaliśmy się do niego w otoczeniu tysięcy młodych sportowców z całego świata, kompletnie oddanych najbardziej szalonemu wieczorowi w ich życiu. Gdybym nazajutrz nie startował, byłbym zachwycony. Chętnie włączyłbym się w tę wielką radość i atmosferę wyczekiwania. To wspaniała rzecz, której życzyłbym każdemu. Nie mogę natomiast powiedzieć, że były to idealne warunki do przygotowań do jednej z najważniejszych imprez w karierze zawodowego sportowca.

Wioska olimpijska przypominała bal maturalny z hollywoodzkiego filmu. W powietrzu było dosłownie gęsto od nastoletnich hormonów, ale było ono przepełnione również czymś innym – zapachem dziesięciu tysięcy big maców, które nie stanowią raczej symbolu nowoczesnego dążenia do doskonałości w sporcie. Tak się jednak złożyło, że sponsorem igrzysk, a więc również wioski olimpijskiej, była firma McDonald's. To były igrzyska Super Size Me. Istne szaleństwo. Uwielbiam wizyty w Londynie, a jedną z największych zalet tego miasta jest moim zdaniem jakość i różnorodność dostępnego tam jedzenia. Niektóre z najlepszych restauracji, w jakich miałem okazję jeść, znajdują się właśnie w stolicy Anglii. Do tego dochodzą znakomite przekąski, produkty dostępne w supermarketach czy na ulicznych stoiskach. Tymczasem wioska olimpijska zamieniła się w jeden wielki 24-godzinny McDrive, do którego ustawiały się kolejki nastolatków pragnących sprawdzić, ile nuggetsów są w stanie wepchnąć do ust jednocześnie.

Jestem pewien, że gdy Marlon trochę podrośnie, z dumą powiem mu, że brałem udział w igrzyskach olimpijskich w Londynie, ale szczerze przyznam, że jeśli chodzi o ogólne doświadczenia wyniesione z tej imprezy, to nie spieszyło mi się do ich powtarzania.

Na horyzoncie majaczyły już igrzyska w Rio w 2016 roku. Na trasie wyścigu szosowego znalazł się dość stromy podjazd, który istotnie ograniczał moje szanse na zwycięstwo. Kolejnym argumentem na „nie" było wspomnienie doświadczeń Cava. Miałem poczucie, że tym razem to ja mógłbym jeździć w kółko, a za mną czaiłaby się setka zawodników czyhających na to, że coś mi się przydarzy.

Nagle podczas coraz bardziej nieciekawej rozmowy na ten temat z Gabrielem i Lombą wpadliśmy na pomysł iście genialny. Co tam wioska olimpijska, co tam wyścig szosowy. Zapewnimy sobie niezapomniane lato na brazylijskiej plaży, a wystartujemy w wyścigu górskim. Dokładnie tak, olimpijskie kolarstwo górskie. Wyluzowanej atmosfery charakterystycznej dla wyścigów MTB doświadczyłem ostatnio jako junior. W przypadku kolarstwa górskiego nie było też żadnych wątpliwości co do znaczenia igrzysk – była to absolutnie najważniejsza impreza w kalendarzu. Należało pojawić się na wyścigu, zostać legendą MTB, a potem odjechać w kierunku zachodzącego słońca, całość zajmuje jeden dzień. Trochę jak *Jeździec znikąd*. Gabri byłby wtedy moim Tonto.

Czemu nie? Uwielbiam kolarstwo górskie. To przecież nie może być takie trudne. Bez spiny.

*

Pierwszą i najtrudniejszą przeszkodą na drodze do realizacji tego planu było uzyskanie oficjalnej zgody Olega Tińkowa. Jakby nie patrzeć, był moim szefem, to on mi płacił. Na tym etapie wiedzieliśmy już, że z końcem sezonu 2016 zamierza pozbyć się zespołu, chciał jednak zostać zapamiętany, chciał, by za nim tęskniono, chciał odejść z jak największym przytupem.

Kalendarz sezonu 2016 został nieco wypaczony, jak to zresztą zwykle bywa z sezonami olimpijskimi. Igrzyska zostały zaplanowane na sierpień, Vuelta a España jechała na przełomie sierpnia i września, a mistrzostwa świata zostały przesunięte na połowę października. Wyścig miał się odbyć w Dosze, a upały panujące latem w tamtym regionie stanowiły dodatkowy argument, by imprezę zorganizować tak późno.

Już dawno minęły czasy, w których Jacques Anquetil czy Bernard Hinault pojawiali się wiosną na starcie Paryż–Nicea, a potem wygrywali co tydzień aż do rozgrywanego jesienią Giro di Lombardia. Decyduje o tym wiele czynników. Dzisiaj są większe oczekiwania, nawet podczas pomniejszych wyścigów, które w dawnych czasach traktowano jak przejażdżki treningowe czy imprezy czysto promocyjne. Średnia prędkość na etapie wielkiego touru wzrosła niebotycznie, co w dużej mierze wynika z tego, że dzisiaj większą wagę przykłada się do tego, by umieścić kogoś w grupie ucieczkowej. W XX wieku pierwsza godzina długiego etapu stanowiła okazję do tego, by pogadać ze starymi znajomymi z peletonu, nadrobić zaległości plotkarskie albo popracować nad opalenizną. Obecnie pierwsza godzina to jazda w trybie „ratuj się, kto może”, a osiągane prędkości równają się tym, do jakich dochodzi się na ostatnich 20 kilometrach etapu.

Obecnie trzeba sobie też radzić z większą uwagą mediów. Przed laty transmisje telewizyjne obejmowały ostatnią godzinę największych wyścigów, a na mniejszych imprezach kamer nie było w ogóle. Z wyjątkiem Tour de France i monumentów dziennikarze jechali jednym samochodem od startu do mety, a po drodze zwykle zatrzymywali się na obfity lunch. Sean Yates opowiadał mi o swoich pierwszych sezonach

w karierze, które wypadły jeszcze w latach 80. Wtedy podobno cały zespół potrafił schować się na trasie w jakiejś małej wiosce, a potem dołączyć do wyścigu w jego końcowej fazie!

Nie można też uciec od smutnego faktu, że historię kolarstwa ukształtował również doping. Owszem, nawet na samym szczycie nie brakowało oszustów zainteresowanych choćby najmniejszym źródłem przewagi nad rywalami, ale były też całe dziesiątki, jeśli nie setki zawodników, w przypadku których niedozwolone substancje wspomagające decydowały o tym, czy dotrwają do mety, czy będą musieli rzucić ten sport. Nie zamierzam sugerować, że walka z dopingiem została już zakończona sukcesem, nie ma jednak najmniejszych wątpliwości, że powszechne stosowanie dopingu na skalę masową ukrócono, jeszcze zanim dołączyłem do zawodowego peletonu, a to przełożyło się na zmiany w przebiegu wyścigów. Wystarczy pooglądać wyścigi z lat 70., 80. i z obecnej dekady, a zobaczy się w nich coś, co w szalonych latach 90. właściwie zupełnie zniknęło… Mam tu na myśli zmęczenie zawodników!

W kolarstwie pojawiło się także nowe pokolenie dyrektorów sportowych i trenerów, którzy również wypowiedzieli wojnę dopingowi. Gdy Yates został dyrektorem sportowym i na treningach jeździł na rowerze razem ze swoimi chłopakami, jego koledzy po fachu ze zdziwieniem przyglądali mu się z samochodów. Ja w mojej karierze jeździłem już razem z Yatesem, Patxim Vilą, Stevenem de Jonghiem, a obecnie jeżdżę z Sylwestrem Szmydem, dzisiaj to już po prostu norma. Wszyscy ci dyrektorzy i trenerzy uważają, że gdy ich poprzednicy kończyli karierę, nie mieli zamiaru drugi raz przechodzić przez to samo i to bez względu na to, czy sami stosowali doping, czy tylko musieli dotrzymywać kroku tym, którzy to robili. Obecnie kolarska kadra szkoleniowa uwielbia jeździć na rowerze i jest w stanie bez większego problemu dotrzymać tempa swoim zawodnikom, a to oznacza, że nasza dyscyplina stała się znacznie czystsza niż kiedyś.

Wiem, że trochę odbiegłem od głównego wątku, ale chodzi mi o to, że dzisiaj nie da się zjawić na każdym kolejnym wyścigu i rywalizować o najwyższe laury. Gdy ktoś stawia sobie tak odległe w czasie cele, jak Gandawa–Wevelgem w marcu i mistrzostwa świata w październiku, a po drodze ma jeszcze Tour de France i igrzyska olimpijskie albo Vueltę, to musi niesamowicie uważnie zaplanować cały rok, bo w przeciwnym razie po prostu się zajedzie.

Pamiętając o tym wszystkim, poszliśmy przedstawić nasz plan Olegowi. Nie wydaje mi się, abym kiedykolwiek wcześniej komuś o tym opowiadał, ale co tam… Bez spiny.

„Oleg, posłuchaj, nie byłoby fajnie mieć w zespole mistrza olimpijskiego w MTB? Wow! Przeszlibyśmy do historii”.

Olegowi obsesyjnie zależało na tym, żeby zakończyć sezon na pozycji najlepszego zespołu na całym świecie, a olimpijski wyścig górski nie dawał żadnych punktów do klasyfikacji szosowej UCI. Chciał więc, żebym pojechał Vueltę, a ta zaczynała się w Galicji na jeden dzień przed olimpijskim wyścigiem MTB. To był pewien problem.

„Oleg, posłuchaj. We Vuelcie nie mam szans na triumf w klasyfikacji generalnej. Aż dziesięć etapów kończy się metą zlokalizowaną na szczycie, a pierwszy z nich to już etap trzeci. Pierwszy etap to drużynowa jazda na czas, więc na czerwoną koszulkę lidera nie mam w zasadzie najmniejszych szans. Łącznie są tam pewnie ze cztery etapy, na których mógłbym coś zdziałać. Ile punktów daje UCI za zwycięstwo etapowe na Vuelcie? Sześć. Jeżeli zależy nam właśnie na tych punktach, to lepiej byłoby pojechać znowu do Kanady. Dwa porządne wyścigi z cyklu World Tour dadzą nam od groma punktów UCI. Przy okazji będzie to znacznie lepsza forma przygotowań przed Dohą. Po Vuelcie będę kompletnie spompowany i to na miesiąc przed mistrzostwami świata”.

Musiał się nad tym zastanowić. Wiedziałem, że nie obędzie się bez jakichś targów, bo tak to właśnie działa. Nie da się po prostu na coś zgodzić, zawsze trzeba negocjować. Wiedziałem, że Oleg wróci z własną propozycją.

– Dobra, Peter – zaczął Oleg. – Zamiast Vuelty możesz pojechać olimpijski wyścig szosowy.

– Nie, nie chcę tam startować. Trasa jest zbyt pofałdowana, nie mam na niej szans. Równie dobrze mogę jechać na Vueltę.

Znowu chwila zastanowienia.

– W porządku, umowa jest taka. Możesz pojechać w olimpijskim wyścigu MTB i odpuścić sobie Vueltę, ale chcę dwóch wygranych etapów w Tour de France, dwóch wygranych w wyścigach w Kanadzie, a do tego pojedziesz Grand-Prix de Plouay i Eneco Tour.

Eneco Tour to była idealna impreza, by przygotowywać się do Dohy, tydzień porządnego ścigania w Belgii i Holandii pod koniec września. Ale Plouay? Boże, jak ja nie znoszę tego wyścigu. Bretania we wrześniu. Za

każdym razem, gdy tam startowałem, miałem wrażenie, że znalazłem się w Glasgow w listopadzie. Cały dzień w górę i w dół, w deszczu i wietrze, na bardzo nieprzyjemnej trasie, a wszystko po to, żeby na koniec przegrać.

– Peter, to moje ostatnie słowo.

– OK, Oleg, niech będzie po twojemu.

Uścisnęliśmy dłonie.

Miałem w rękawie jeszcze jednego asa, ale na razie nie zamierzałem mówić o nim Olegowi. Chciałem wywinąć się od pierwszej części naszej umowy, a potem zobaczyć, jak będzie się kształtować sytuacja, zanim na dobre narobię zamieszania.

*

Tour de France rozpoczął się niezwykle spektakularnie i z pewnymi podobieństwami do startu sprzed roku. W 2016 roku wyścig odbywał się ku pamięci lądowania aliantów w Normandii, więc trasa prowadziła niektórymi z tamtych plaż. Zaczęliśmy niezwykle widowiskowo, bo peleton wyjechał z Mont Saint-Michel wąską drogą na grobli łączącej to miejsce z resztą Francji. A podobieństwa do poprzedniej edycji? W tym roku zawodnicy też odpadali na pęczki.

Największego pecha miał Alberto. Ludzie z Tinkoff dopięli wszystko na ostatni guzik, cały czas był utrzymywany w pobliżu czołówki, sam też ma przecież niewątpliwy talent do panowania nad rowerem, a mimo to w pierwszych dniach przyciągał kłopoty niczym magnes. Powszechnie uważa się, że lidera utrzymuje się w czołówce po to, by unikał kłopotów, ale to przekonanie nie jest do końca słuszne. Na logikę wszystko się zgadza, bo jeśli w peletonie dojdzie do jakiejś większej kraksy, to im bliżej czoła ktoś jedzie, tym większe ma szanse, że nie zostanie przyblokowany. Ze statystyk wynika też, że utrzymywanie się w czołówce pozwala minimalizować ryzyko strat czasowych z powodu wypadków i innych czynników dzielących peleton, a w północnej Francji należy w każdej chwili spodziewać się na przykład trudnych bocznych wiatrów. Problem polega jednak na tym, że powiedzmy dziesięć zespołów złożonych z dziewięciu zawodników przez cały dzień stara się utrzymywać w pierwszej trzydziestce. To się po prostu nie spina matematycznie.

Dziewięćdziesięciu kolarzy walczących o 30 miejsc to niemal pewna kraksa.

Na pierwszym etapie Mark Cavendish udowodnił, że wszelkie spekulacje na temat spadku jego możliwości wynikającego z wieku są wyssane z palca. Bez problemu zostawił nas wszystkich w tyle. Od jego pierwszego zwycięstwa etapowego w Tour de France mijało akurat dziewięć lat, co oznacza, że syndrom „wypalenia" mający rzekomo dopadać sprinterów to w najlepszym razie kwestia subiektywna.

Przez chwilę uważnie przyglądałem się etapowi drugiemu. Wychodziłem z założenia, że jeśli mam spełnić warunek Olega w postaci dwóch wygranych etapów, powinienem stawiać na te, w których mam największe szanse na sukces. Miałem też pełną świadomość, że choć mam w domu cztery zielone koszulki z tego wyścigu, to jednak od dwóch lat nie udało mi się wygrać w nim ani razu.

Finisz tego etapu okazał się dla mnie rozczarowujący. Z samego rana uformowała się ucieczka, a w peletonie panowała wielka nerwowość. Kolejne kraksy i koszmarna pogoda spowodowały, że źle wykalkulowaliśmy pogoń, zwłaszcza że uciekająca grupa zaczęła się z przodu dzielić. Na ostatnim kilometrze na czoło wyjechał Roman Kreuziger i mocno zaatakował, na ostatnich 200 metrach dopadł Jaspera Stuyvena, jednego z uciekinierów. Gdy jechaliśmy pod górę do mety, to ja wyszedłem na czoło peletonu. Na kole wisieli mi specjaliści od finiszowania na podjeździe, tacy jak Alejandro Valverde i Julian Alaphilippe. Prowadziłem peleton do mety ze świadomością, że to dobra okazja, by odebrać trochę punktów do klasyfikacji Markowi Cavendishowi, który był dość mocno z tyłu. Nie dawałem jednak z siebie wszystkiego. Wtedy zza moich pleców wyskoczył Alaphilippe, wyprzedził mnie i popędził co sił do mety, ale ja zachowałem wystarczająco duży zapas energii, by uczepić się jego koła, a potem wyprzedzić go na szczycie. Fajnie było wygrać ten sprint, szkoda tylko, że jego stawką nie było zwycięstwo.

Ale to jeszcze nie koniec tej historii. Zwykle potrzeba nie lada wyniku, by Gabri podskakiwał z radości, ale 50 metrów za linią mety zobaczyłem go właśnie w radosnych podskokach. Na co dzień wygląda jak ktoś, kto nie raz wpadał do błotnistego dołu, dzisiaj natomiast wyglądał tak, jak gdyby wpadł do błotnistego dołu i znalazł w nim wygrany kupon na loterię. Co? Czy coś się przytrafiło zawodnikom, którzy wyprzedzali mnie w klasyfikacji? Może przejąłem zieloną, a może nawet żółtą koszulkę?

Okazało się, że zielona oraz żółta koszulka były moje. Całkiem nieźle, ale ja kompletnie nie rozumiałem, jak do tego doszło. Dopiero Gabri

wyjaśnił mi, że Jasper Stuyven nie został zostawiony w tyle przez pozostałych uciekinierów. On był ostatnim z tamtej grupy, resztę dogoniliśmy już wcześniej. Kreuziger swoim olbrzymim wysiłkiem pociągnął mnie do zwycięstwa etapowego, a nie do sprintu po któreś z dalszych miejsc. Kto by się spodziewał!

Lubię specjalne koszulki. Tęczowa? Jest całkiem fajna i nie przeczę, że trudno mi będzie patrzeć, jak nosi ją ktoś inny. Przywykłem też do szczególnego koloru zieleni, który przysługuje liderowi klasyfikacji punktowej w Tour de France. Ale żółta? To była dla mnie nowość. Znaczenie żółtej koszulki znają nawet ludzie, którzy w życiu nie obejrzeli choćby jednego wyścigu kolarskiego. Pewne rzeczy nieodłącznie kojarzą się z konkretnym kolorem. Armia Czerwona. Blues. Black Sabbath. Biała suknia ślubna. Żółta koszulka. A teraz ja znalazłem się na podium w Tour de France, na którym odbierałem laury jako zwycięzca etapu. Wszedłem na nie w mojej tęczowej koszulce, na którą założyłem zieloną, by na wierzch wciągnąć tę żółtą. Lider klasyfikacji generalnej Tour de France. Całkiem nieźle.

*

W koszulce lidera jechałem przez trzy kolejne dni, jeszcze dwa razy kończąc etap w pierwszej piątce. Potem musiałem oddać ją mojemu staremu sparingpartnerowi Gregowi Van Avermaetowi, który wygrał etap w pięknym stylu, prowadząc grupę ucieczkową i nie dając się dopaść na pagórkowatej trasie w środkowej Francji. Gdy nazajutrz Cav sięgnął po swoje trzecie zwycięstwo w tym wyścigu, straciłem także zieloną koszulkę. Powtarzałem sobie, że to nie szkodzi, bo przecież i tak tęskniłem za moimi tęczowymi paskami.

Przyznaję szczerze, że wychodziłem z założenia, że jeśli wyścig będzie się układał normalnie, a ja utrzymam wysoką formę, to prędzej czy później ta zielona koszulka do mnie wróci. Nie byłem najszybszym sprinterem w stawce, ale potrafiłem radzić sobie tam, gdzie nie radzili sobie ci najszybsi. Celowałem w kolejne zwycięstwo etapowe. Zielona koszulka znajdzie się sama. To samo można powiedzieć o żółtej, ale prawda była taka, że skoro nie znalazłaby się na plecach Chrisa Froome’a, to z pewnością nie zagościłaby na plecach Petera Sagana. Przygody Alberto już na samym początku oznaczały, że szanse Tinkoff na końcowy triumf

w tej edycji Tour de France były znikome. Jakby tego było mało, pod koniec pierwszego tygodnia nasz lider się rozchorował. Gdy na początku drugiego wjechaliśmy w Pireneje, było wiadomo, że Alberto nie dojedzie do Paryża. Wielka szkoda dla niego i jednocześnie gwóźdź do trumny dla marzeń Olega o zwycięstwie w Tour de France. Niejako na pocieszenie odebrałem Cavowi zieloną koszulkę, gdy tylko zrobiło się bardziej stromo. Postanowiłem, że po raz piąty na pięć prób stanę w tej koszulce na podium na Polach Elizejskich.

Upatrzyłem sobie etap transferowy na wschód od Pirenejów, konkretnie etap 11. z Carcassonne do Montpellier. Ostatecznie okazało się, że był to jeden z najszerzej komentowanych etapów ostatnich lat, choć wcześniej nic tego nie zapowiadało. Spodziewałem się, że jeśli zgodnie z oczekiwaniami skończy się on sprintem, to mam w nim spore szanse. Jechałem całkiem dobrze i z gór zjechałem w lepszej formie niż ta, w której byłem, gdy wygrywałem tamten etap w pierwszym tygodniu, po którym zgarnąłem obie koszulki. Pireneje osłabiły albo wyeliminowały część najszybciej finiszujących kolarzy, więc wychodziłem z założenia, że mam dobre powody, by ostrzyć sobie zęby właśnie na ten etap.

Przez cały dzień obowiązywała ta sama gadka: „Uważaj na boczne wiatry, uważaj, bo jest wietrznie, bla, bla, bla”. Okazało się, że było OK. Zapowiadany wiatr znad Morza Śródziemnego pojawił się dopiero po południu, gdzieś na 15 kilometrów przed metą. Chciałem powalczyć na finiszu, więc trzymałem się blisko czołówki na wypadek, gdyby ten boczny wiatr miał pomóc jakiemuś zmęczonemu zawodnikowi nie utrzymać się na rowerze albo w inny sposób doprowadzić do podziałów i walki w obrębie peletonu.

Na 11 kilometrów przed końcem czułem się całkiem nieźle, zauważyłem też, że peleton zaczyna się rozciągać. Zwykle w końcówce płaskiego etapu można obserwować wielki grot strzały, za którym wije się długi ogon, tym razem jednak niczego takiego nie było. Była za to długa rozciągnięta linia, pracy zespołowej w zasadzie nie było, a po widocznych wokół mnie twarzach nie widziałem, żeby ktokolwiek dobrze się bawił.

Przemieściłem się na czoło i przyłożyłem do pedałowania. Razem ze mną jechał Maciej Bodnar. We wszystkich innych ekipach nie ma lepszego kolarza na taką okazję jak on, a przecież Maciej ma ten dodatkowy atut, że był moim zespołowym partnerem przez całą moją zawodową karierę. Body dostrzegł, jakie mam zamiary, i razem pognaliśmy ile sił do przodu.

Na samym przodzie jechał Chris Froome, lider wyścigu i ten z przywódców zespołów, który najlepiej wywiązywał się z zadania trzymania się czoła i unikania ewentualnych podziałów peletonu. Przycisnął, więc początkowo uznałem, że próbuje mnie ściągnąć, co byłoby zupełnie uzasadnionym ruchem. Wystarczyło jednak szybkie spojrzenie i krótka wymiana zdań, bym się dowiedział, że obaj dostrzegliśmy tę samą szansę: „Jedziemy".

On też miał przy sobie wiernego partnera z ekipy, Gerainta Thomasa, kolarza z głową na karku. Cała nasza czwórka błyskawicznie weszła w tryb drużynowej jazdy na czas. Wtedy pomyślałem sobie: „Nie ma szans, żeby mieli nas dogonić. Dwóch z Tinkoff, dwóch ze Sky. Żółta koszulka, zielona koszulka. Niecodzienne zagranie? Tak. Dobry pomysł? Bezapelacyjnie".

Napieraliśmy przez dziesięć kilometrów. Peleton za nami panikował, ale nie był w stanie nas dojść. Boczne wiatry powodują, że formacja grota strzały nie daje tak dużej ochrony jak zazwyczaj, więc pogoń za uciekającą grupą nie jest tak łatwa jak na innych etapach. A kiedy w ucieczce jadą lider wyścigu, lider klasyfikacji punktowej i dwóch ich najsilniejszych zespołowych partnerów… powodzenia.

Froomey chciał uszczknąć kilka sekund, ale interesowała go też premia czasowa za zwycięstwo etapowe, więc postanowił powalczyć ze mną o ten triumf. Ja miałem jednak wystarczająco dużo sił, aby wygrać mój drugi etap w tym tourze i spełnić pierwszy z warunków faustowskiego paktu z Olegiem. Nasza przewaga nad finiszującym sfrustrowanym peletonem nie była duża, ale wystarczająca, byśmy wjechali na metę bez nerwów oraz by Froomey dołożył kilka dodatkowych sekund Quintanie i swoim pozostałym rywalom w generalce. Nazwali to potem najbardziej śmiałym atakiem w historii współczesnego kolarstwa, ale to zwykła bzdura. Dostrzegłem szansę, a gdy dostrzega się szansę, trzeba spróbować. Tak wygrywa się wyścigi. Takie okazje pojawiają się pod różnymi postaciami i trzeba być na nie wyczulonym. Właśnie dlatego plan jest dobry tylko do czasu.

*

Wspięliśmy się na Mont Ventoux. Na szczęście dla tych z nas, którzy nie dogadują się z wysokimi górami tak dobrze jak nasi kościści koledzy, etap został skrócony i udało nam się uniknąć słynnego pustynnego odcinka pod szczytem. Wszystko dzięki porywistemu wiatrowi. Zawodnicy walczący

o triumf w klasyfikacji generalnej nie byli już jednak tak zadowoleni, ponieważ na skutek zamknięcia legendarnych sześciu kilometrów najbardziej znanego górskiego zbocza w całym sportowym świecie wszystkich fanów, którzy letnie wakacje zaplanowali według tej godzinnej rozrywki, trzeba było ściągnąć niżej, do Forêt du Roland. Jak zwykle organizatorzy myślą o kibicach w ostatniej kolejności, ale ponieważ zawodnicy zajmują przedostatnie miejsce, tuż za fanami, to właśnie my ponieśliśmy konsekwencje tej decyzji. Ludzi na drodze było tak dużo, że wyścig został przez nich i przez motocykle prasowe fizycznie zatrzymany.

Motocykle. Nie będę się denerwował. Jestem dzisiaj w dobrym nastroju i nie chcę go sobie psuć, więc może wrócę do tej kwestii później, gdy będę mniej radosny.

Tak czy owak, genialne i jednocześnie zakrawające na farsę obrazki przedstawiające Froome'a, jak stara się wspiąć na najsłynniejszy kolarski szczyt na piechotę w butach rowerowych, błyskawicznie spowodowały, że wszelkie inne materiały z tej edycji Tour de France stały się tylko tłem.

Dwa dni później Cav znów pokonał mnie na ostatnim etapie sprinterskim tego wyścigu, a potem się wycofał, żeby zacząć przygotowania do olimpijskiego wyścigu szosowego. Nie wjechał w Alpy, które górowały przed nami i zagradzały nam drogę do Paryża. Wcześniej jednak udało mi się wygrać mój trzeci etap – Oleg, to premia dla ciebie, trzecie zwycięstwo – tym razem w Szwajcarii. Nie zmienia to faktu, że Cav miał już na koncie cztery wygrane etapy, a łącznie w karierze – 30. Trzydzieści!

Tamto zwycięstwo etapowe okazało się pamiętne na swój własny sposób, choć podejrzewam, że coś takiego można powiedzieć o każdym triumfie. Mocno nakręcony na ten etap był Cancellara, bo w końcu sam jest Szwajcarem, a że w stawce nie było już kilku dobrych sprinterów, stwierdził, że może się pokusić o walkę z peletonem. Nie jest tajemnicą, że na koniec długiego i ciężkiego wyścigu potrafi przycisnąć, więc dla nikogo nie było to zaskoczeniem. Podejrzewam, że nie próbował zwycięstw ze sprintu grupowego częściej tylko dlatego, że miał inne sposoby na wygrywanie i nie musiał sobie brudzić rąk w walce z naszą zgrają. Tym razem wyglądało na to, że i Spartakusa, i mnie załatwi Alexander Kristoff, mocny drań, ale do mety mknęli też inni zawodnicy liczący na zwycięstwo. Najwyraźniej jednak tego dnia to ja miałem lepsze od niego wyczucie, gdzie znajduje się linia mety. Gdy wyrzuciłem rower do przodu i zwiesiłem

tyłek daleko nad tylnym kołem, on ciągle jeszcze finiszował sprintem. Wygrałem o mniej niż grubość opony.

To był naprawdę długi, upalny dzień. Trasę liczącą 210 kilometrów pokonaliśmy w ukropie w cztery i pół godziny, a to naprawdę wysokie tempo, jeśli wziąć pod uwagę fakt, że ten wyścig trwał już dwa i pół tygodnia. Złożyły się na to dwa czynniki. Pierwszym z nich był Tony Martin, który urwał się w piekielnie długą ucieczkę i przez szmat czasu zapowiadało się, że odniesie przepiękne solowe zwycięstwo. Drugim czynnikiem okazał się równie pięknie jadący Tinkoff, mój zespół, który wyjechał na czoło i niemal zarżnął cały peleton w pogoni za Martinem. To oni utorowali mi drogę do tego zwycięstwa.

Ja odczuwałem tego dnia dodatkową presję. Jak gdyby ten olbrzymi wysiłek moich kolegów nie wystarczył, był to etap rozgrywany najbliżej Słowacji. Na ulicach Berna powiewało tak wiele biało-czerwono-niebieskich flag i transparentów, że po prostu nie mogłem zawieść moich fanów.

Alexander Kristoff to naprawdę miły facet, ale to nie był ostatni raz, kiedy miałem utrzeć mu nosa. Co mam powiedzieć? Lubię wygrywać wyścigi. Sorry, Alexander. Wierzę w Boga, wierzę w przeznaczenie i wierzę w równowagę. Po wszystkich tych drugich miejscach, które zajmowałem w ubiegłych latach w tourze oraz w innych wyścigach, być może wreszcie szala zaczynała przechylać się na moją korzyść? Tak to przynajmniej wyglądało do niedzieli, gdy na Polach Elizejskich tak samo niedużą różnicą pokonał mnie André Greipel. *C’est la vie*. Peter, bez przesady, trzy wygrane etapy i koszulka w twoim ulubionym kolorze na lipiec. Bez spiny.

*

Dobra. Operacja Rio oficjalnie dostała zielone światło. Gabriele i ja spakowaliśmy walizki i polecieliśmy do Park City w stanie Utah. Do tej pory lato 2016 roku było gorące, trudne i pełne frajdy. Przez następnych kilka tygodni dalej miało być gorąco i radośnie, ale trudno miało być tylko na tyle, na ile uznamy to za stosowne.

Oczywiście tych 600 kilometrów górskich szlaków w Park City nie miałem wyłącznie dla siebie. Co to to nie. Na horyzoncie pojawił się nowy zawodnik. Człowiek, dla którego żadna przeszkoda nie była zbyt trudna, żadna góra zbyt wysoka, żaden zjazd zbyt straszny. Kim był ten

superbohater? To przecież nie mógł być Gabriele, ten łagodnie usposobiony menedżer… na rowerze elektrycznym.

Dosłownie nie byłem w stanie go zgubić. Pędziłem pod górę w rozrzedzonym górskim powietrzu w Utah, żeby zobaczyć go na szczycie uśmiechniętego od ucha do ucha.

Te kilka tygodni… Czułem się, jakbym znów miał 18 lat i przeniósł się do Żyliny. Magiczny czas. Układając ten plan, liczyliśmy na dobrą zabawę, ale nie spodziewałem się, że będzie aż tak niesamowicie. To był dla mnie pierwszy od siedmiu lat zupełnie nowy zastrzyk motywacji. Nie chciałbym zostać źle zrozumiany – uwielbiam kolarstwo szosowe. Takie życie sobie wybrałem i jak dotąd było ono wspaniałe, ale kalendarz sportowca powoduje, że jego życie jest kompletnie przewidywalne. Na kolejnych konferencjach prasowych dzień w dzień padają te same nudne pytania. Pamiętam ulice, zakręty, podjazdy, a sukcesy i porażki stanowią dla mnie źródło motywacji, by za każdym razem spisać się tam lepiej niż poprzednio. To było jednak zupełnie coś innego. To było nowe, a ja nie zaznałem słowa „nowe” od bardzo długiego czasu.

Gdy siedziałem na pokładzie samolotu lecącego do Rio, byłem napompowany jak nigdy dotąd. Dosłownie mnie nosiło. Pamiętając dudniącą po nocy muzykę we wiosce olimpijskiej, dzielenie pokoju z młodymi facetami, których nigdy wcześniej nie widziałem, a także nieustanne próby schadzek damsko-męskich, Giovanni, Gabriele i ludzie ze Specialized zrezygnowali z zakwaterowania w wiosce olimpijskiej w Rio. Mieliśmy do dyspozycji własny przepiękny apartament przy samej plaży. Co wieczór siadaliśmy sobie wygodnie, piliśmy świeże mleko kokosowe prosto ze skorupy i przypominaliśmy sobie nawzajem, jak cholernie wielkie mamy szczęście.

Na dwa tygodnie przed rozpoczęciem igrzysk spotkaliśmy się z Christophem Sauserem. Jeżeli czytasz tę książkę, prawdopodobnie interesujesz się kolarstwem szosowym i to nazwisko zapewne nic ci nie mówi. Uwierz mi na słowo, że to żywa legenda MTB. Szwajcar, medalista igrzysk olimpijskich z Sydney, mistrz świata z 2008 roku, a co najlepsze, pięciokrotny zwycięzca zawodów o trafnej nazwie Cape Epic w RPA. Zakończył już karierę – robił, to kilkakrotnie, jak George Foreman czy Frank Sinatra – ale nadal potrafi jeździć. Tak się złożyło, że jest ambasadorem marki Specialized w kolarstwie górskim, a mój dostawca sprzętu robił, co mógł, by wspomóc moje przedsięwzięcie w Rio.

Specialized, dziękuję wam: treningi z Christophem nie tylko się przydały, ale były wręcz genialne.

Christoph z zadowoleniem stwierdził, że przez wszystkie te lata braku kontaktu z rowerem na grubych oponach straciłem bardzo niewiele tempa. To prawda. Każda przejażdżka była dla mnie niczym przemiana z początkującego w eksperta w czasie zaledwie godziny. Doskonale się bawiłem. W pierwszych kilku zakrętach jechałem chybotliwie albo zahaczałem nogą o podłoże, by potem na zjeździe zsuwać się już bokami po bardzo stromym zboczu, zachowując pełne panowanie nad rowerem. Pędziłem przez zakręty ogrodzonej trasy, po obu stronach której znajdowały się dziesięciometrowe przepaście, jak gdybym zjeżdżał w dół Poggio.

Na Słowacji gazety zaczęły pisać, że szpanuję. Że czuję się zbyt ważny, by zadawać się ze zwykłymi ludźmi. Sława uderzyła mi do głowy, pieniądze mnie zmieniły. Wiesz co? To prawda. Pieniądze faktycznie mnie zmieniły. Wraz z nimi spadła na mnie pewna odpowiedzialność. Chciałem zrobić coś dobrego i miałem ku temu środki. Byłem to winien wszystkim tym, którzy kiedyś pomogli mnie – nierzadko właśnie finansowo. Musiałem zrobić wszystko, co w mojej mocy, żeby spełnić nadzieje, które we mnie pokładali. Jeżeli oznaczało to, że nie będę mieszkał w akademiku z kilkudziesięcioma nastolatkami buzującymi testosteronem i estrogenem, w hałasie muzyki techno i oparach McFlurry, to wydaje mi się, że to nie było najgorsze z możliwych rozwiązań.

Co wieczór kopałem Gabriemu tyłek w *FIFĘ* na PS4. W rezultacie co wieczór to on stawiał kolację, więc nie kupuj tych bzdur o tym, że dawał mi wygrywać, żeby podbudować mi morale. Teoretycznie czasem mogłoby to tak wyglądać, ale nie wtedy, gdy trzeba za to zapłacić z własnej kieszeni. Nie co wieczór. Nie ten Gabriele, którego znam.

*

Nadszedł dzień wyścigu. Przejazd był fajny, ale zdradliwy. Było tam naprawdę trudno wyprzedzać, trochę jak w Formule 1. Trasa była wąska, techniczna, z mnóstwem przeszkód wymagających pełnej koncentracji – takich których z pewnością nie można było zignorować, usiłując jednocześnie kogoś wyprzedzić. Było fajnie z uwagi na tricki, po które trzeba było sięgać, a także z powodu zabawnych piaszczystych pułapek w kształcie klapek japonek.

Kolejnym podobieństwem do Formuły 1 było rozmieszczenie pól startowych. To był mój największy problem. Jako że nie startowałem regularnie w MTB, nie miałem ani wystarczającej formy, ani zgromadzonych punktów, by zapewnić sobie dobre miejsce startowe. Gdyby faktycznie wyglądało to tak jak w F1, z jednego wyścigu organizatorzy zrobiliby cały tydzień testów, treningów i sesji kwalifikacyjnych, ale najwyraźniej nie są oni tak sprytni jak mistrzowie manipulowania mediami ze sportów motorowych, więc musiałem startować z miejsca przewidzianego przez moją pozycję w światowym rankingu, a właściwie to brak tej pozycji. Z samego końca.

Przez tył stawki rozumiem ostatnie miejsce. Od linii startu dzieliło mnie 50 innych zawodników. Gdy miałem przez nią przejechać, zegar miał już mierzyć czas, koła miały się kręcić, a kibice mieli dopingować z przodu moich rywali, którzy znikali już na trasie. Brzmi słabo? Gdyby był to wyścig w ramach mistrzostw świata, od linii startu dzieliłoby mnie 200 zawodników.

Pierwszy fragment okrążenia wiódł stadionem zbudowanym specjalnie po to, by kibice mogli mieć jak najlepszy widok. Kolejne sekcje trasy prowadziły nas tam i z powrotem, trochę na wzór kolejki do odprawy paszportowej, ale w tym miejscu trasa była szeroka i szybka, czyli dokładnie na odwrót niż jej główna część. Wiedziałem, że gdy już wyjedziemy ze stadionu, wyprzedzanie stanie się sto razy trudniejsze niż w tych pierwszych 60 sekundach półtoragodzinnego wyścigu.

To był jeden z pierwszych przypadków w mojej karierze, gdy przygotowałem sobie wcześniej konkretny plan. Gdy się ustawialiśmy, wszyscy rozpychali się trochę łokciami, by zapewnić sobie jak najlepszą pozycję startową, choć przez cały czas kontrolowali ich sędziowie dbający o to, by wszystko odbyło się fair. Ja obrałem przeciwny kierunek. Cofnąłem się o jakieś trzy metry w stosunku do przedostatniej linii zawodników. Pięćdziesięciu paru zawodników upchniętych na pięciu metrach, a potem ja – wyglądało to absurdalnie. Oczami wyobraźni widziałem, jak nabijają się ze stukniętego szosowca, który boi się, że w tym chaotycznym starcie zostanie stratowany. Odliczanie zaczęło się od dziesięciu. Na pięć zapiąłem w pedale prawy but. Ruszyłem na trzy, mijając kolejne rzędy zaskoczonych rywali, cierpliwie czekających na sygnał. Uznałem, że skoro nie przekroczyłem linii, to nie może być mowy o falstarcie.

Po trzech okrążeniach stadionu byłem już trzeci. Zawodnicy startujący z czoła stawki jechali gdzieś w okolicach 20. miejsca. Owszem, nie znam się za bardzo na kolarstwie górskim, czekam zatem, aż ktoś kiedyś wyjaśni mi, na czym polegała ich strategia.

Moja była jasna. Luz. Spokój. Czekało nas siedem okrążeń, z których pierwsze miało być najszybsze. Oddychaj, obserwuj rozwój wypadków, nie zarzynaj się. Uczep się kogoś dobrego – skoro mój rywal jechał drugi w olimpijskim wyścigu MTB, to chyba musiał być niezły – przyglądaj się fachowcom. Pod koniec wyścig bardziej się otworzy. Gdy ostatnio musiałem walczyć na finiszu ważnego wyścigu po zaledwie półtorej godziny jazdy, miałem pewnie z 15 lat. Uznałem, że jeśli przyjdzie mi stoczyć walkę na ostatnim okrążeniu, powinienem zachować na tę okoliczność jakiś zapas sił. Powinienem cały czas brać udział w walce. Jak mawia José Mourinho: zostań w grze.

Pierwsze okrążenie poszło mi całkiem nieźle. Przejechałem przez strefę serwisową i pewnym siebie gestem skinąłem głową moim ludziom. To był ostatni moment, w którym ten dzień układał się dla mnie korzystnie.

Zaraz za strefą serwisową źle przejechałem pewien zdradliwy odcinek i na wielkich ostrych kamieniach podarłem w strzępy przednią oponę. Wyścigi MTB mają długą i bogatą historię samodzielności i zaradności. Gdy byłem jeszcze juniorem, opowiadano nam anegdoty o zawodowych kolarzach, którzy pchali trawę do przebitych opon albo kończyli wyścig tylko z połową kierownicy. Pokłosiem tej pięknej tradycji jest zakaz otrzymywania pomocy na trasie poza dwoma wyznaczonymi strefami serwisowymi. No i nie można się cofać. Dupa.

Musiałem przebiec pół okrążenia z przebitą oponą. Znasz ten stary dowcip, zgodnie z którym opona jest przebita tylko na dole? Cóż, moja nie była. Trzepotała na wietrze niczym mewa ze złamanym skrzydłem. Biegłem zatem jak wariat przez jakieś dwa i pół kilometra, by dotrzeć do drugiej strefy serwisowej. W tym czasie przekonałem się, że wyprzedzanie na tej trasie wcale nie jest trudne. Potrzeba tylko Słowaka pchającego swój rower, podczas gdy wszyscy inni jadą na swoich.

Co jakiś czas wskakiwałem na siodełko, ale zsiadałem zawsze, gdy robiło się nierówno. Gdy dostałem w końcu nowe koło, stare do niczego się już nie nadawało, za to ja znów czułem się jak kolarz, a nie jak idiotyczny performer uliczny. Domyślałem się, że zajmuję miejsce 20. albo coś koło tego. Musiałem przyznać sam przed sobą, że 19 wyprzedzających mnie

zawodników nie mogło być aż tak słabych, żeby wszyscy dali się dogonić, ale miałem nadzieję, że przebiję się chociaż do pierwszej dziesiątki i odzyskam resztki godności.

Dostałem się do tej pierwszej dziesiątki i byłem mocno zdyszany. Nie jest tak źle. Zobaczmy, ilu jeszcze uda mi się wyprzedzić. Przejechałem przez strefę serwisową i znów skinąłem głową mojej ekipie. A potem znowu przebiłem oponę.

Tym razem było to naprawdę irytujące i całkowicie do uniknięcia. To była mała dziura w tylnej oponie, przez którą powoli schodziło powietrze. Miałem do siebie wielkie pretensje, bo zrozumiałem, że złapałem tę gumę jeszcze przed strefą serwisową. Gdybym tylko był bardziej skoncentrowany, zmieniłbym rower i stracił tylko kilka sekund. Teraz czekała mnie kolejna przebieżka na dystansie połowy okrążenia.

Miałeś kiedyś okazję biegać w butach do MTB? Zapięcie jest wpasowane we wnętrze podeszwy, żeby dało się w tych butach chodzić, gdyby ktoś złapał gumę podczas wyścigu olimpijskiego, musiał przejść przez jakiś płotek albo po prostu wejść do kawiarni po kawałek ciasta. Bieganie to jednak zupełnie inna sprawa, bo podeszwa w ogóle się nie zgina. Nie jesteś w stanie amortyzować uderzeń w ziemię jak w butach do biegania, a poza tym cholernie boli cię pięta, bo twoja stopa się zgina, a but nie. Do tego dochodzi spore ryzyko skręcenia nogi w kostce na pierwszym lepszym kamieniu. Właśnie o tym myślałem, gdy skręciłem nogę w kostce na kamieniu.

Ostatecznie zająłem 35. miejsce, ze stratą całego okrążenia do Nino Schurtera, rodaka Christopha.

Przez pięć minut byłem wściekły jak osa. Gabri doskonale wie, że gdy jestem wściekły, lepiej się do mnie nie zbliżać. Co więcej, wie, że powinien trzymać na dystans również wszystkich innych. Zawsze będę mu za to wdzięczny. On jest moim wielkim przyjacielem, jednym z tych, którzy są przy mnie, gdy ich najbardziej potrzebuję. Mniej więcej po pięciu minutach przypomniały mi się miny wszystkich innych zawodników, gdy przebijałem się przez nich w ramach mojego innowacyjnego rozbiegu. W tym momencie nie umiałem powstrzymać się od śmiechu.

Ludzie mówią, że miałem pecha, ale kolarze górscy wiedzą, że przebita opona to nie pech – jeśli chce się wygrywać wyścigi MTB, trzeba być na tyle dobrym zawodnikiem, by umieć takich sytuacji unikać. Ja nie byłem dość dobry. Czy byłem dość silny? Może tak, może nie, ale to bez

znaczenia. Wyścigów nie wygrywa się tylko dlatego, że jest się mocnym. Gdyby tak było, dzisiaj o tęczowych koszulkach opowiadaliby ci Bodnar, Burghardt, Giovanni albo Yates. Owszem, trzeba być mocnym, ale potrzeba też innych elementów, których mi w Rio zabrakło.

Okazało się, że tytuł mistrza olimpijskiego w kolarstwie górskim jednak nie był mi pisany, co nie zmienia faktu, że świetnie się przy tym bawiliśmy.

*

Po powrocie na wybrzeże oglądałem sobie telewizję, aż tu nagle na ekranie pojawił się Greg Van Avermaet, mistrz olimpijski w kolarstwie szosowym. Jasna cholera! Greg wygrał wyścig szosowy! I to przed wieloma dniami, gdy ja byłem do tego stopnia zajęty własnymi sprawami, że tamte zawody nawet nie przeszły mi przez myśl. Gabriele i Giovanni smutno się uśmiechali. Wiedzieli, ale nie chcieli mi mówić. Sądzili, że gdybym dowiedział się o triumfie Grega, pomyślałbym, że może mogłem go pokonać, że być może to wcale nie był wyścig dla górali. Chryste, nie miałem z tym najmniejszego problemu. Przeszkadzało mi jedynie to, że Greg był mistrzem olimpijskim w kolarstwie szosowym już od dwóch tygodni, a ja jeszcze nie zadzwoniłem do niego z gratulacjami. Pewnie pomyślał sobie, że niezły ze mnie palant.

2016
JESIEŃ

Olimpijski wyścig MTB od Plouay dzielił tylko tydzień, więc w niejakim pośpiechu wracaliśmy przez Atlantyk. Miałem mnóstwo czasu do zastanowienia się nad moimi doświadczeniami wyniesionymi z Rio.

Odkąd wiedziałem, jak przebiegł olimpijski wyścig szosowy, nieodmiennie wracałem do niego myślami. Czy Gabriele i Giovanni mieli trochę racji, niepokojąc się, że brak startu w tym wyścigu uznam po fakcie za błąd?

Starałem się to ocenić obiektywnie. Z tego, co widziałem, głównym rozdającym karty podczas tych zawodów był Vincenzo Nibali, a punktem zwrotnym całego wyścigu był jego upadek na trasie, która okazała się po prostu niebezpieczna. W tej samej kraksie upadł też Sergio Henao, inny góral z ambicjami medalowymi. Nieco wcześniej taki sam los spotkał Richiego Porte. Tak oto stawka została wywrócona do góry nogami, a Greg Van Avermaet jechał dotąd tak dobrze, że był w stanie chwycić byka za rogi i zostać mistrzem olimpijskim. To był w jego wykonaniu naprawdę niesamowity występ.

Czy wyglądałoby to inaczej, gdybym znajdował się na trasie? Oczywiście, że tak. Nie z uwagi na moją osobę, ale z uwagi na to, że nie ma dwóch takich samych wyścigów. Nibali prawie nigdy nie upada. Henao jest zawodnikiem wystarczająco mocnym, by poradzić sobie samemu, ale on też upadł. Gdybym jechał w goniącej ich grupie i gdyby jechał w niej też Greg, nikt nie zechciałby nam pomóc w ściągnięciu tego duetu do peletonu. Innymi słowy mamy tu do czynienia z setką kolarzy i setką różnych historii, a wszystko na trasie, której nikt dobrze nie zna i na której można władować się prosto na drzewo z prędkości 90 kilometrów na godzinę. Greg jest mistrzem olimpijskim i to on powinien nim być. Koniec kropka.

Te przemyślenia skłoniły mnie z kolei do bardziej ogólnych rozważań nad kolarstwem oraz tym, przez co musimy przechodzić.

W wyścigu szosowym kobiet Annemiek van Vleuten jechała solo po zdawało się pewne złoto, gdy nagle jej marzenia legły w gruzach na koszmarnym zjeździe Vista Chinesa. Niewiele brakowało, żeby straciła znacznie więcej niż tylko szanse na triumf. To prawdziwy cud, że już na

drugi dzień chodziła normalnie wzdłuż trasy. Ludzie, którzy widzieli, z jak okropną siłą uderzyła o ziemię, obawiali się najgorszego. Kolarstwo… Oglądałem Liège–Bastogne–Liège kobiet, gdy Marianne Vos po upadku w tych zawodach potrzebowała płytki i śrub do złożenia jej ramienia. Pomimo tego urazu ukończyła wyścig. Prawdziwie hardcore'owa z nas zgraja.

*

Udałem się prosto do Plouay, niewielkiej wioski w samym centrum francuskiego kolarstwa, czyli Bretanii. Uosobieniem bretońskich tradycji kolarskich jest Bernard Hinault: dumny, mocny, niezłomny. Pomimo dość zwyczajnych okoliczności przyrody i wielu różnych wcieleń – jeśli się nie mylę, w 2016 roku wyścig ten oficjalnie zmienił nazwę na GP Bretagne Ouest-France – i tak jest powszechnie znany pod nazwą wioski, która tę imprezę gości. W 2000 roku zorganizowano tu mistrzostwa świata. Padało.

W 2016 roku też padało, ale nie przez cały dzień. Przez cały dzień jeździ się za to w górę i w dół po lokalnych drogach w mżawce i wietrze na krętej trasie, aż w końcu człowiek już nie wie, jak się nazywa.

Problem w tym, że ze mną naprawdę nie było dobrze. Byłem chory. Nie miałem sił, w głowie mi się kręciło, nosiło mną po całej szerokości drogi. Zszedłem z trasy po 50 kilometrach. W ogóle nie powinno mnie tam być, powinienem jechać prosto do Monako, ale obiecałem Olegowi i to było dla mnie ważne.

Kolejnym elementem naszej umowy były dwie wygrane w kanadyjskich wyścigach z cyklu World Tour. Pierwsze z tych zawodów miały się odbyć już za 12 dni. Przez tydzień leżałem w łóżku w Monako, pocąc się i rzygając. Choruję raczej rzadko, ale kiedy już mnie to dopadnie, to zwykle właśnie o tej porze roku. Utrzymanie formy od chłodnej wiosny na Północy przez trzy tygodnie Touru rozgrywanego upalnym latem już samo w sobie jest trudne, ale jeśli ktoś chce się ścigać także później, a do tego wiąże się to z intensywnym podróżowaniem, to chorobę ma niemal jak w banku. Powrót do zimnej i wilgotnej Europy z tropikalnego Południa, zwłaszcza z wyczerpanym organizmem, po prostu musi być ryzykowny. Cóż, jest jak jest. Przez tydzień nie wsiadłem na rower, co normalnie się nie zdarza. Gdy w poniedziałek wstałem z łóżka, Sylwester i Oscar Gatto, mój sąsiad z Monako, przekonali mnie, żebym wyciągnął z garażu mój rower górski

i pojeździł z nimi trochę po Riwierze. Było okropnie, byłem taki słaby, a przecież w piątek miałem wygrać wyścig po drugiej stronie Atlantyku.

Sylwester stwierdził: „Musisz tylko dojechać do mety. Oleg nie będzie zawiedziony, jeśli tam pojedziesz i dla zespołu oraz koszulki dasz z siebie wszystko”. No dobra, pomyślałem sobie, ale „tylko dojechać do mety” wcale nie jest tak łatwo, gdy mowa o 200 kilometrach na małej i trudnej pętli, na której wszyscy ruszają w desperacką pogoń za punktami do klasyfikacji World Tour, a Michael Matthews, Tom Boonen i Greg Van Avermaet przygotowują się do mistrzostw świata. Mogłem się zgodzić na „po prostu tam leć”. Potem może mógłbym dać się namówić na „po prostu wystartuj”, a dalej już na bieżąco oceniałbym, jak będzie szło mi z „musisz tylko dojechać do mety”.

Lubię Kanadę, panuje tam bardzo luźna atmosfera, nikt nie ma nikomu nic do udowodnienia. Quebec to najbardziej europejskie miasto poza Europą, jakie kiedykolwiek miałem okazję odwiedzić. Przylecieliśmy w środę, czwartek przeznaczyliśmy na obowiązki prasowe, poza tym odpoczywaliśmy. Czułem się bardzo źle, więc tylko wyjąłem rower, żeby sprawdzić, czy działa, bo moje nogi działać nie chciały.

Na szczęście piątek okazał się przepięknym dniem, co ułatwiło mi odhaczenie pozycji „po prostu wystartuj”. Najpierw byłem trochę skostniały, ale było w porządku. Na samym początku urwało się ośmiu zawodników, po czym sytuacja się ustabilizowała. Wiesz co? Zacząłem czuć się zupełnie dobrze. Na rowerze zjadłem więcej niż przez cały tydzień w domu. Pedały zaczynały obracać się coraz płynniej. Na 15 kilometrów przed metą dojechałem na czoło peletonu i ku własnemu zaskoczeniu pomyślałem sobie, że może uda mi się powalczyć.

Starania Olega o pierwsze miejsce w klasyfikacji zespołów oznaczały, że przybyliśmy do Kanady z naprawdę mocnym składem. Razem ze mną z Monako przyjechał Oscar, a do tego mieliśmy motor napędowy w osobach Body’ego, Kreuzigera i Koláře. Gdy dałem im sygnał, byli zdziwieni, ale zaczęli mozolną pracę na ostatnim odcinku przed metą. W tym momencie jeszcze o tym nie wiedziałem, ale w 2016 Grand Prix Cycliste de Québec miał się wydarzyć jeden z najbardziej ekscytujących finiszów, w jakich miałem okazję uczestniczyć.

Z przodu niewiele się działo, ale gdy wreszcie zaatakował Gianni Moscon, wspierany przez dwóch zawodników Quick-Step, wyglądało to bardzo groźnie. Postanowiłem zaryzykować i na końcowym okrążeniu nie

jechać na całego, bo wiedziałem, że na ostatniej prostej będzie ciężko i do tego pojedziemy pod wiatr. Końcówka trasy przypominała trochę mistrzostwa świata w Richmond, ale wyszedłem z założenia, że z uwagi na wiatr trudno byłoby zaatakować i nie dać się dogonić. Ubiegłorocznym zwycięzcą tego wyścigu był Rigoberto Urán i to właśnie on na końcówce podjazdu rozpoczął charakterystyczny dla siebie spokojny atak, wyprzedził zawodników Quick-Step, potem Moscona i napierał w stronę mety. Gdy oglądam to teraz na YouTubie, aż trudno mi uwierzyć, że mógł to przegrać, skoro do mety zostało tylko 200 metrów. Problem polega jednak na tym, że to naprawdę trudny finisz, a nagle w kadrze pojawił się peleton.

Jak już wiesz, w sprincie pod wiatr staram się kryć za kimś najdłużej, jak to tylko możliwe. Tego dnia ta strategia miała jednak nie wypalić, bo Anthony Roux finiszował sprintem na pełnej prędkości pod wiatr, a ja bałem się, że mimo to nie da rady dogonić Urána. Urwałem mu się z koła (na moim wisiał Greg Van Avermaet) wcześniej, niżbym chciał, ale na szczęście okazało się, że to był jeden z tych dni, w których im dłużej jechałem, tym więcej miałem sił. Wyprzedziłem Urána na kilka metrów przed metą, a Greg nie był w stanie skutecznie przede mnie wyskoczyć. Pierwszy: ustępujący mistrz świata, drugi: świeżo upieczony mistrz olimpijski. To się nazywa dobry wyścig.

Greg i ja zajęliśmy najwyższe stopnie podium także w niedzielę w Montrealu na nieco bardziej pagórkowatej trasie, na której wygrałem już kiedyś w 2013 roku. Dla porządku muszę tylko dodać, że tym razem na mecie zameldowaliśmy się w odwrotnej kolejności. Pierwszy: świeżo upieczony mistrz olimpijski, drugi: ustępujący mistrz świata. Świetna jazda, Greg.

*

Lubię zdobywać szczególne koszulki, są fajne. Już w moim drugim sezonie startów zawodowych, w którym po raz pierwszy zostałem mistrzem Słowacji w kolarstwie szosowym, mogłem nosić własny, charakterystyczny trykot. Najpierw była to koszulka mistrza Słowacji, potem koszulka mistrza świata. Świetnie jest wejść na podium i wdziać strój lidera wyścigu czy którejś klasyfikacji, ale gdy muszę go oddać, nie mam z tym wielkiego problemu, bo wracam do mojej własnej koszulki mistrzowskiej, dzięki której wszyscy wiedzą, że ja to ja. Ktoś z moich znajomych wyliczył

niedawno, że odkąd zostałem zawodowcem, w zwykłym trykocie zespołu przejeździłem tylko 20 procent wyścigów. Możesz sobie myśleć, że się nadymam albo że jestem zarozumiały, ale ja uważam, że to jest super.

W 2016 roku podczas mistrzostw Słowacji w kolarstwie szosowym miałem inne powody do dumy: po raz pierwszy w karierze wygrał je Juraj. Teraz mieliśmy w domu i w Tinkoff jednocześnie koszulkę mistrza Słowacji i mistrza świata. Odkąd wygrałem w Richmond, nie pokazywałem się publicznie w koszulce mistrza kraju, bo z oczywistych względów musiałem nosić tę tęczową, byłem zatem zachwycony – w imieniu Juraja, całej Słowacji i ekipy Tinkoff – że nasze barwy narodowe znów było widać na trasie.

Wraz z tymi przemyśleniami pojawiły się nieco mroczniejsze skojarzenia. Stwierdziłem, że gdy skończy się mój sezon w tęczowej koszulce, będę musiał wrócić do standardowej. Owszem, zachowam prawo do noszenia tęczowego kołnierza i zakończeń rękawków jako były mistrz świata, co też jest fajne. Problem polega na tym, że byłych mistrzów świata nie brakuje – w pewnym momencie składał się z nich praktycznie cały zespół BMC! – za to aktualny czempion jest tylko jeden. Koszulkę mistrza Słowacji przejął mój brat, więc dla Petera nie zostawało nic poza zupełnie zwykłą koszulką ekipy.

Na szczęście miałem jeszcze asa w rękawie, o którym nie powiedziałem Olegowi. W 2016 roku miała się odbyć pierwsza edycja mistrzostw Europy w kolarstwie szosowym. Nie wiedziałem, kto wystartuje, nie wiedziałem, jak trudna będzie trasa, wiedziałem za to, że… do zgarnięcia będzie jakaś koszulka. W mojej garderobie zawsze znajdzie się miejsce na kolejną. Na razie miałem czas do października, bo dopiero wtedy miałem jechać do Dohy i oddać tęczową koszulkę, która od nieustannego prania zaczynała już blaknąć. Potem mógłbym przez cały sezon 2017 jeździć w białej koszulce w niebieskie pasy, przyznanej pierwszemu w historii zawodowemu mistrzowi Europy w kolarstwie szosowym. Co więcej, impreza miała zostać zorganizowana u mnie pod domem. Monako i Niceę wybrano na gospodarzy pięciodniowego kolarskiego święta, a elitarny wyścig szosowy miał stanowić jego ukoronowanie. Zaplanowano go na niedzielne popołudnie. Byłoby dużą nieuprzejmością z mojej strony wymigać się od występu w Monako, pomyślałem też, że może być fajnie choć raz popracować z domu.

Pamiętasz, jak pisałem, że plany są dobre, ale nie można na nich nadmiernie polegać? W lipcu, gdy brałem udział w Tour de France, miasto sąsiadujące z moim padło ofiarą ataku terrorystycznego. Jakiś potwór reprezentujący rzekomo jakąś ideologię uznał, że najlepszym sposobem na promowanie tejże ideologii będzie wjechanie ciężarówką w tłum ludzi na Promenade des Anglais w Nicei. W ten sposób pozbawił życia 86 osób radujących się w Święto Narodowe Francji, kiedy ten kraj – jak na ironię – świętuje wolność jednostki. Życie wielu innych osób zmieniło się raz na zawsze, bo zostały ranne, przeraziły się albo straciły kogoś bliskiego.

Oprócz czarnego nastroju, jaki zapanował po tamtych wydarzeniach, ja doświadczyłem również innego, bardziej przyziemnego skutku tych wypadków: mistrzostwa Europy przeniesiono z Monako i Nicei.

Organizatorzy przenieśli imprezę na północ, do Bretanii, na trasę dorocznego wyścigu GP Plumelec zaliczanego do kolarskiego Pucharu Francji. To tylko kawałeczek od Plouay, trasy, której nie lubię najbardziej ze wszystkich.

Jak się okazało, stawka była naprawdę mocna. Większość reprezentacji narodowych potraktowała tę imprezę jako rozgrzewkę przed nadchodzącymi mistrzostwami świata, więc zależało im na tym, aby składy były możliwie zbliżone do tych, które zamierzały wystawić w głównej imprezie.

No i teraz pojawiał się problem. Obiecałem Olegowi, że pojadę dla niego Eneco Tour, nie mówiąc o tym, że obiecałem mu też dwa zwycięstwa w Kanadzie. Wróciłem z jednym triumfem i jednym drugim miejscem w dwóch wyścigach, co było całkiem niezłym wynikiem, ale nie za bardzo pozwalało mi się wycofać z jeszcze czegoś. Nie afiszowałem się z moimi planami startu w mistrzostwach Europy, ale faktem było, że ten wyścig miał się odbyć w niedzielę po południu w zachodniej Francji, a Eneco Tour zaczynał się w poniedziałek rano w Holandii, jakieś 1100 kilometrów dalej.

Postanowiłem delikatnie poruszyć ten temat w rozmowie z Olegiem. „Oleg… tak sobie myślę, że wygrać te nowe mistrzostwa Europy w kolarstwie szosowym to byłaby dla nas wielka sprawa. Ale pokrywa się to terminowo z Eneco. Może zatem… no wiesz…”

Nie było o czym mówić. Mistrzostwa Europy były imprezą dla reprezentacji narodowych, więc w wyścigu nie pojawiłyby się koszulki Tinkoff. Oleg nie skorzystałby nawet na umieszczeniu swojego nazwiska na ewentualnej zdobytej przeze mnie koszulce, bo do czasu mistrzostw świata

w Omanie i tak jeździłbym w tęczowej koszulce mistrza świata, a wtedy też Oleg miał zakończyć przygodę z zespołem. Eneco Tour stanowił natomiast świetny wybór dla naszego zespołu i dla mnie, a do tego można tam było zdobyć mnóstwo punktów do klasyfikacji World Tour.

Co prawda, to prawda. Rozumiałem jego tok rozumowania, a poza tym – jak już wspominałem – to on był moim szefem.

Oleg zażądał jednak, żebym pojechał w Eneco. Nie powiedział, że nie mogę wziąć udziału w mistrzostwach Europy.

*

Plumelec to niewielkie miasteczko z bardzo trudnym wzniesieniem na samym jego środku. Tamtego dnia wjechałem na nie więcej razy, niż jestem w stanie spamiętać, bo 232-kilometrowy wyścig rozegrano na zaledwie 13-kilometrowej pętli. Sam sobie policz, ile to okrążeń, nie chcę myśleć o tym dłużej, niż to absolutnie konieczne. Wraz z każdym podjazdem pod Côte de Cadoudal zostawało nas coraz mniej. Tuż przed 16, na ostatnich 100 metrach, zaatakowałem na maksa, pokonałem w sprincie Juliana Alaphilippe’a i zostałem pierwszym zawodowym mistrzem Europy. Tak jest!

Koszulka okazała się bardzo fajna. Była biała, z trzema pasami coraz bardziej intensywnego niebieskiego, a na nich przypadkowo rozsiane złote gwiazdy. Wpisz moje nazwisko w Google i tę koszulkę, a zobaczysz, jak przez 30 sekund stoję w niej na podium w Plumelec. Od tamtej pory już nigdy więcej jej nie założyłem.

Tuż za podium w samochodzie z odpalonym silnikiem i moim rowerem w bagażniku czekali już Gabriele i Giovanni. Wskoczyłem do środka w pełnym wyścigowym rynsztunku – na szczęście było pogodnie – a wtedy Gabri wcisnął gaz do dechy i skierował auto na najbliższe lotnisko. Pamiętam, że nie pozwolili mi się nawet zatrzymać na siku, więc musiał mi wystarczyć bidon z logo Tinkoff.

Na pasie startowym czekał na mnie niewielki samolot, też miał już włączone silniki i był gotowy do startu. Zapłaciłem za niego z własnej kieszeni – przecież nie mogłem poprosić o to ani Olega, ani ludzi z reprezentacji narodowej. Wskoczyłem na pokład i po chwili wznieśliśmy się w coraz ciemniejsze, wieczorne niebo. Dużo niżej widziałem, jak

Gabriele i mój rower ruszają w tę samą stronę samochodem. Do jutra, przyjacielu.

Z chłopakami z Tinkoff spotkałem się w Holandii późną nocą. Spałem takim snem, jakim mógł spać tylko świeżo upieczony mistrz Europy. Na szczęście pierwszy etap Eneco Tour rozpoczynał się dopiero o przyzwoitej 11, więc mogłem zaliczyć rozsądną liczbę godzin snu. Pospałem znacznie dłużej niż Gabriele… Mój legendarny agent pojawił się na miejscu o 9 rano i wyglądał jeszcze gorzej niż zwykle. Twierdzi, że jest Włochem, ale jakoś tego po nim nie widać. Oczywiście muszę mu oddać, że spędził całą noc za kółkiem, bym ja mógł dotrzymać słowa danego Olegowi. Już i tak wiele mu zawdzięczałem, ale teraz musiałem zrobić dla niego coś naprawdę wyjątkowego, by mu podziękować.

To właśnie tego rodzaju historie pozwalają sobie uświadomić, jak unikalnie szalonym sportem jest kolarstwo wśród wszystkich dyscyplin zawodowych. Przypomina to trochę wakacje na campingu. Nie ma stadionów, hal, torów ani bieżni, jak w każdym innym globalnym sporcie, jaki przychodzi na myśl. Codziennie wszystko i wszyscy przenoszą się w inne miejsce. W innych sportach, które też przemieszczają się po świecie, przynajmniej dokładnie wiadomo, dokąd się jedzie. W Formule 1 zespoły pakują się do ciężarówek i samolotów, ale rok w rok jadą na te same tory: Spa, Nürburgring czy Silverstone. Dżokeje używają samolotów i helikopterów, by wystartować w trzech biegach jednego dnia, ale wiedzą, że na miejscu zastaną znajomy tor. W kolarstwie bywa nawet tak, że nie wiemy, gdzie będzie zlokalizowana meta. Czy będą tam zakręty? Podjazdy? Jak strome? Czy będzie wąsko? Pewnego razu na starcie wyścigu w ramach mistrzostw świata jakiś dziennikarz zapytał mnie, czy byłem na zapoznaniu z trasą. Popatrzyłem na niego przez moment, a dopiero potem odpowiedziałem: „Między startem a metą tego wyścigu pokonam tę trasę 12 razy. To o 12 razy więcej, niż gdy zapoznawałem się z trasą któregokolwiek z wygranych przeze mnie etapów w Tour de France. Jakoś sobie poradzę”.

Chciałbym jednak podzielić się jeszcze jedną zabawną anegdotą z tamtego dnia w Plumelec. Rzecz miała miejsce mniej więcej w połowie wyścigu, gdy ewidentnie miałem go już dość.

Ján Valach zadzwonił z zespołowego samochodu do Gabrielego, który czekał na mnie za linią mety.

– Gabri, mamy problem.

– Co jest?

– Peter nie chce kończyć tego wyścigu. Chce zjechać z trasy i od razu ruszać do Holandii.

– Dobra, nie martw się, mam rozwiązanie. Zabij Petera. Albo nie. Powiedz mu, że jeśli nie ukończy tego wyścigu, a wręcz jeśli go nie wygra, osobiście uduszę go gołymi rękami. Nie po to zgodziłem się jechać nocą przez 15 godzin, żeby on się zawinął w połowie wyścigu.

– Dzięki, Gabri, przekażę mu.

Po zdrowotnym dołku, który wypadł pomiędzy Brazylią a Kanadą, doświadczałem teraz niemal cudownego wzrostu formy. Pierwsze miejsce w Quebecu, drugie w Montrealu, pierwsze w Plumelec, a potem dwa wygrane etapy i trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej Eneco Tour. Jeśli wziąć pod uwagę, że wśród siedmiu etapów znalazły się tam aż dwie czasówki, uznałem to za całkiem niezły wynik. Nie wiem, ile z tego pamięta Gabriele, bo przez cały tydzień spał.

Oleg był natomiast zachwycony. W tym wyścigu zapewniłem sobie olbrzymią przewagę w klasyfikacji UCI World Tour, dzięki czemu zespół Tinkoff miał zakończyć swój ostatni sezon w zawodowym peletonie jako ekipa z kolarzem numer 1 w rankingu World Tour i jednocześnie mistrzem świata. Oleg i ja nie zawsze mieliśmy te same zapatrywania na różne sprawy, ale muszę przyznać, że bardzo nam go brakuje. To niesamowita postać z niezwykłą pasją do kolarstwa i bardzo byśmy chcieli, żeby kiedyś wrócił.

Z 13 zwycięstw, które odniosłem w 2016 roku, dziesięć zaliczało się do cyklu World Tour. Prowadzenie w tej klasyfikacji objąłem już w marcu, po zwycięstwie w wyścigu Gandawa–Wevelgem. Latem na jakiś czas zdetronizowali mnie Alberto, a potem Nairo Quintana, bo dzięki wielkim tourom zebrali mnóstwo punktów, ale po znakomitej końcówce sezonu to ja wróciłem na szczyt. Odebraną nagrodę zadedykowałem Olegowi i całemu zespołowi Tinkoff. To w żadnej mierze nie było coś, co osiągnąłem w pojedynkę. Teraz został mi do przejechania już tylko jeden, ostatni wyścig. Wiedziałem, że nigdy nie zapomnę tego sezonu spędzonego w tęczowej koszulce, chciałem więc zakończyć go w jak najlepszym stylu.

*

„Jeżeli mistrzostwa świata odbywają się na pustyni i nie przyjedzie tam nikt, kto chciałby je obejrzeć, to czy takie mistrzostwa faktycznie się odbyły?”, zastanawiali się w Doha dziennikarze „Cycling News”. Cóż, rozumiałem ich punkt widzenia. Nikogo tam nie było. Przypominało to plac budowy, na którym stoi w zasadzie ukończony budynek, ale jest weekend, a wielkie otwarcie zaplanowano na poniedziałek. Miejsce to kojarzyło mi się również z reklamami samochodów, w których jakieś auto wyglądające mniej więcej tak samo jak inne auta w innych reklamach mknie między eleganckimi budynkami w przepięknym, złotym słońcu. Witamy w Dosze. Budynki są tutaj, tam są wieżyczki, a teraz otwieramy drzwi: a gdzie się podziali wszyscy ludzie?

Na plus zaliczyć należy fakt, że robiąca wrażenie kilkudziesięcioosobowa grupa Słowaków, która przyleciała mnie dopingować, okazała się największą i najgłośniejszą ze wszystkich grup kibiców.

Sam wyścig był nudny do bólu, czyli idealnie wpisał się w ogólną atmosferę.

Choć raz było mi faktycznie przykro na myśl o wszystkich tych dziennikarzach. Usiłowali zbudować jakąkolwiek dramaturgię, ale naprawdę nie mieli nic, na czym mogliby pracować. Znaleźliśmy się w niemal opuszczonym mieście na pustyni, jego nieliczni mieszkańcy w ogóle nie zwracali na nas uwagi, a o trasie wyścigu można było powiedzieć tylko tyle, że były na niej słońce, piasek i wiatr. Najniższy punkt: zero metrów nad poziomem morza. Najwyższy punkt: zero metrów nad poziomem morza. Jedynym, co można było przyrównać do Alpe d’Huez, Arenbergu czy Angliru, była estakada.

Na miejscu pojawiłem się dopiero na trzy dni przed wyścigiem, podczas gdy dziennikarze i spora część zawodników siedzieli tam już od tygodnia. Przypominało to trochę stado kaczek czekających w stawie, aż rzucisz im trochę chleba, choć nigdy wcześniej nie dawałeś im chleba i teraz też go przy sobie nie masz.

– Peter, czy sądzisz, że zaraz po starcie ktoś narzuci wysokie tempo i peleton zacznie się rwać? Tylko proszę, nie mów: „Zobaczymy w niedzielę”.

– Dobre, właśnie zamierzałem powiedzieć: „Zobaczymy w niedzielę”. Przykro mi.

– Peter, czy jako urzędujący mistrz świata czujesz presję oczekiwań, że w niedzielę znowu wygrasz?

– Nie. Już zostałem mistrzem świata. Teraz presja jest mniejsza. Co mam do stracenia?

– Tęczową koszulkę?

– Jedną już mam.

Sporo mówiło się o upale, o późnej końcówce sezonu, o konieczności aklimatyzacji. Ja podchodziłem do tego tak: sezon już się skończył. Teraz czekał nas jednorazowy występ niejako poza sezonem. Coś w stylu przyjęcia bożonarodzeniowego czy wakacyjnego romansu. Po prostu chciałem już być w domu, ponieważ cały rok byłem w trasie. Wrócić do domu, zrelaksować się, pojeździć normalnie i pojechać na te mistrzostwa najpóźniej, jak się da. Giovanni powiedział, że mam ustawić maksa w saunie i zacząć poważnie ćwiczyć. Chryste, Lomba, to miała być frajda. Bez spiny.

Na pustyni, na pierwszych fragmentach trasy, wiało. Wszyscy wiedzieli, że będzie wiało, ale jakimś cudem niektórzy zawodnicy poważnie myślący o zwycięstwie w tym wyścigu zostali wzięci z zaskoczenia i już na 180 kilometrów przed metą stracili wszelkie szanse na dobry wynik. Warto mieć świadomość, że większość wyścigów nie ma takiego dystansu nawet w całości. Mistrzostwa świata były największą imprezą drugiej połowy sezonu i każdy, kto stanął tu na starcie, przebrnął wcześniej męczącą selekcję w takiej czy innej postaci. Lekceważenie warunków atmosferycznych należało uznać w tej sytuacji za zaniedbanie nieomal zbrodnicze.

Pomimo tego wszystkiego byłem dość mocno przekonany, że wszystko rozstrzygnie się w sprincie. Nie za bardzo widziałem sens atakowania na płaskiej, wietrznej i nijakiej trasie. W peletonie zostało mnóstwo szybkich chłopaków, ale przynajmniej nie musieliśmy zaprzątać sobie głowy bałaganem związanym z walką dziesięciu zespołów i dziesięciu długich pociągów rozprowadzających. Wychodziłem z założenia, że powinienem się zmieścić w pierwszej dziesiątce, a może nawet spróbuję zrealizować mój zwyczajowy cel w postaci walki o pierwszą piątkę. Ale coś więcej? Odpowiem to samo, co zawsze. Każdy sprint to loteria.

Miałem przy sobie kolegę z reprezentacji, Michala Koláře. Miał 23 lata, był silny jak wół i jeździł ze mną przez cały rok, bo oprócz tego, że był Słowakiem, to jeszcze razem ze mną reprezentował barwy zespołu Tinkoff.

Był młody, ale nie był nowicjuszem. Przed rokiem w Richmond pojechał bezbłędnie. Wiedziałem, że mogę na nim polegać, że w razie potrzeby wypruje sobie dla mnie żyły, ale na wcześniejszych etapach wyścigu nie miał zbyt wiele do roboty. Przez cały dzień peleton ciągnął Daniele Bennati, pracując na rzecz swoich reprezentacyjnych partnerów, Elii Vivianiego i Giacoma Nizzolo. Mark Cavendish korzystał ze wsparcia Adama Blythe'a. Oni najwyraźniej też uznali, że zwycięzcę wyłoni sprint, a więc że mają w nim naturalnie spore szanse. Przez 100 kilometrów wisieli mi na kole niczym dwa czerwono-biało-niebieskie cienie. Tom Boonen i GVA pojawili się wraz ze swoimi pomocnikami z reprezentacji Belgii. Jechali też Kristoff i Boasson Hagen, którzy z pewnością żałowali, że pogoda nie jest odrobinę bardziej norweska. W stawce znajdowali się także Michael Matthews i William Bonnet, więc prędkości w peletonie nie brakowało, nawet jeśli nie był on zbyt liczny. Szkoda, że nie mogliśmy odpuścić sobie pierwszych 150 kilometrów jazdy na patelni oraz bez żadnych kibiców i od razu przejść do sprintu, który w sposób dorozumiany między sobą uzgodniliśmy.

Reprezentacje Belgii i Włoch już wielokrotnie traciły swoje szanse na mistrzostwach świata z uwagi na wewnętrzną rywalizację, teraz nastały jednak inne czasy. Co jednak ważniejsze, Tom, Greg oraz Włosi to zdecydowanie fajniejsi goście niż ich toksyczni poprzednicy, którzy woleli zaprzepaścić szanse swojego kraju niż patrzeć, jak wygrywa rywal z tej samej drużyny.

Ja pochodzę ze znacznie mniejszego kraju i w związku z tym nigdy nie miałem tego rodzaju zmartwień. Prawdę mówiąc, tego dnia byłem tak rozluźniony i miałem tak niewiele do udowodnienia, że popatrzyłem na Michala Koláře i poczułem zupełnie nowego rodzaju dumę. „Michal – powiedziałem do niego – tym razem twoja kolej. Możesz wygrać ten wyścig. Ja mam już jeden tytuł. Oni wszyscy skupiają się na mnie. Rozprowadzę cię, jedź po zwycięstwo".

Zachowałem się nie fair. Michal czerpał olbrzymią przyjemność z roli partnera mistrza świata w kolejnym finale. Był gotów zajechać się na śmierć, by pomóc mi w kolejnym zwycięstwie. Nie był za to gotowy, by wygrać to samemu, zwłaszcza gdy obejrzał się przez ramię i zobaczył Cava, Toma, Grega, Vivianiego i Kristoffa, każdego z nich skupionego na własnej wersji ze stu różnych historii. Ja niniejszym tak od niechcenia dołożyłem mu właśnie 101. wersję.

Potem dowiedziałem się, że Ján Valach znów dzwonił do Gabrielego z zespołowego samochodu.

– Gabri, mamy problem.

– Co się dzieje?

– Peter nie chce brać udziału w sprincie. Chce rozprowadzić Koláře.

– Dobra, nie martw się, mam pomysł. Zabij Petera. Albo nie, zabij Koláře. Albo nie, zabij ich obu.

Michal był już dość zmęczony i martwił się, że w tym upale na 20 kilometrów przed metą zaczyna brakować mu sił. Postanowił wtedy zrobić najbardziej przydatną rzecz, jaką w tych okolicznościach mógł zrobić. Wyjechał na czoło, przed wszystkich mistrzów, i resztkami sił narzucił mordercze tempo. Wiedział, że jeśli nie będziemy jechać szybko, pod koniec ktoś zaryzykuje i zaatakuje, by być może odebrać szanse sprinterom.

Jego zmiana na czele była bardzo mocna, z pewnością długo jej nie zapomnę. Pamiętam, że uśmiechałem się do siebie z podziwem niczym jakiś dumny wuj. Peter, weź się w garść, przecież sam masz dopiero 26 lat! Szczerze przyznaję, że wyścig był tak nijaki, że gdy siedzę teraz z Gabrim i Lombą i oglądamy go na YouTubie, mam wrażenie, jak gdybym widział go pierwszy raz w życiu. Nieomal nie pamiętam, że brałem w nim udział, kojarzy mi się jedynie koszmarny upał i smak pustynnego pyłu w ustach.

Patrzcie tylko, Holender Tom Leezer przypuścił całkiem śmiały atak. Widać, że nie ściemnia. Pamiętałem, że ktoś wtedy odjechał, ale wydawało mi się, że był to Terpstra. Z mojego miejsca w peletonie straciłem go z oczu, wiedziałem jednak, że jeśli go dogonimy, to raczej przed samą metą. Gdy oglądam to dziś, nie potrafię zrozumieć, dlaczego on nie trzyma linii wyścigowej. Za każdym razem, gdy go pokazują, znajduje się po niewłaściwej stronie drogi albo bierze zakręty po zewnętrznej. Końcówka mogła być jeszcze bardziej wyrównana.

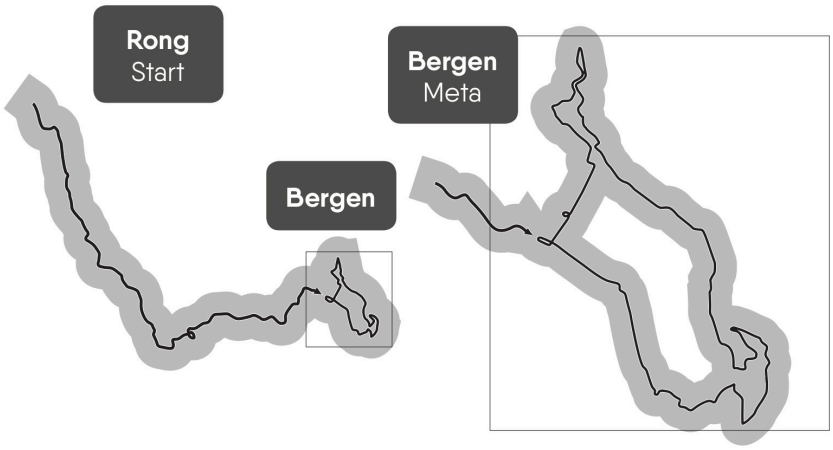
Gdy go doganiamy, zaczyna się sprint. Z Belgów dominuje Tom, dla Włochów atakuje Nizzolo. Dostrzegam lukę przy barierce, więc atakuję prawą stroną. Adam Blythe doskonale rozprowadza Cava, ale ten przez chwilę się waha. Być może przypomniał sobie, że postanowił wisieć mi na kole. Przez moment tak właśnie robi, ale po chwili wyskakuje na lewo i usiłuje objechać Boonena z drugiej strony. Nie ma już szans na zwycięstwo. Wyskoczyłem naprzód w idealnym momencie i czuję, że to wygram. Wiem, że to wygram.

To było nie byle jakie podium. Ja, Cav i Tom. Mistrz świata z 2015 roku, mistrz świata z 2011 roku i mistrz świata z 2005 roku. Świetne podium, tylko sam wyścig do niczego.

Gabriele wpadł w szał radości. Był pewien mojego zwycięstwa, był o nim przekonany przez cały rok. Świetny facet. Teraz nadszedł czas wyrównania niektórych rachunków i zakładów. Zapowiadało się pięknie, bez względu na cenę. Czekając na dekorację na podium, Gabri i ja oglądaliśmy powtórkę finiszu w strefie prasowej. Transmisja szła z angielskim komentarzem. Leciało to mniej więcej tak: „Cavendish! Cavendish! Cavendish! Och, jednak Sagan". Gabriele miał mokro w spodniach.

Miałem zachować tęczową koszulkę na kolejnych 12 miesięcy. Przykro mi, koszulko mistrza Europy. Poleżysz sobie w szafie.

CZĘŚĆ TRZECIA
BERGEN



BORA-HANSGROHE

Z końcem 2015 roku Oleg Tińkow ogłosił, że wraz z upływem następnego sezonu zamierza wycofać się z kolarstwa. Stwierdzenie, że byliśmy tym zaskoczeni, byłoby sporym niedopowiedzeniem. Wiedzieliśmy, że prowadził usilne i w dużej części nieskuteczne starania o ograniczenie zależności kolarstwa od sponsoringu, ale chyba nikt nie podejrzewał, że Oleg jest gotów całkowicie się wycofać. Wyraził się barwnie jak zwykle, to znaczy powiedział nam, że czuje się jak Don Kichote walczący z wiatrakami. Przyznaję, że gdy się z nami spotkał, by nas o tym poinformować, poczułem dla niego odrobinę współczucia. Pozyskiwanie pieniędzy na kolarstwo bywa naprawdę trudne i nie wykluczam, że cały system wymaga gruntownej reformy. Jednocześnie mam świadomość, że w kolarstwie ważne są tradycje i potrzeba by ładnych kilku Olegów ciągnących w tym samym kierunku, żeby miały zajść jakieś zauważalne zmiany.

Wszelkie gwałtowne zmiany zawsze są niepokojące, tymczasem ja od razu wiedziałem, że Lomba dostrzegł w tym okazję do wykorzystania. Szybko uspokoił moje nerwy i zapewnił, że wszystko dobrze się dla nas skończy, a ja nie miałem najmniejszych powodów, by mu nie ufać. Czy kiedykolwiek mnie zawiódł? Oczywiście niepokoiłem się losem Juraja i moich pozostałych partnerów z ekipy. Owszem, byłem mistrzem świata, ale nadal potrafiłem sobie wyobrazić, jak bardzo to wszystko musi być stresujące dla nich. W końcu wychowałem się w chaotycznym systemie słowackim!

Zadanie znalezienia nowego właściciela i sponsora spadło na szefa zespołu, Stefano Feltrina, z którym Lomba nie miał najlepszych stosunków. Myśl o tym, żeby tańczyć tak, jak zagra Feltrin, wydawała nam się wybitnie mało atrakcyjna.

Wraz z upływem sezonu 2016 rozważaliśmy różne możliwości i opcje. Opracowaliśmy krótką listę cech, jakich oczekujemy od naszego nowego zespołu, po czym uznaliśmy, że kluczowe znaczenie będzie mieć moja swoboda wsłuchiwania się w to, co mówi mi moje ciało, oraz startowania w tych wyścigach, które uznam za najważniejsze dla rozwoju mojej kariery. Jeśli miałem osiągać szczyt formy we właściwych momentach, po prostu musiałem mieć kontrolę nad moim kalendarzem startów. Już z Olegiem

stoczyłem wystarczająco dużo bitew, bo kierowaliśmy się sprzecznymi interesami. To niepotrzebnie odwracało moją uwagę od najważniejszych spraw i dlatego w następnym zespole chciałem tego uniknąć. Rozglądałem się również za takim szefem zespołu, który rozumiałby istotę Team Peter i miałby pomysł na to, jak wkomponować naszą małą grupę w cały zespół w taki sposób, aby skorzystali na tym wszyscy. Coś jeszcze? Tak, zależało mi na określonym profesjonalizmie i stabilności w długiej perspektywie, dzięki której mógłbym się skupić na jeździe, zabrać ze sobą Juraja i innych niezawodnych kolegów z ekipy, no i może jeszcze jakieś gruszki na wierzbie…

Zainteresowanie zgłosiło kilka dużych zespołów, ja miałem jednak niejasne poczucie, że dołączenie do jednej z największych ekip byłoby dla mnie krokiem wstecz. Czy mogłem się spodziewać, że uda mi się tam uniknąć konfliktów o kalendarz imprez, skoro w tym samym zespole jeździliby inni wybitni zawodnicy o celach sprzecznych z moimi?

No i w końcu pojawiła się propozycja ekscytująca, coś nowego. W tamtym okresie ekipa BORA-Argon 18 była względnie małym zespołem o wielkich ambicjach. Jak dotąd jeździli na licencji Pro Continental, ale od sezonu 2017 mieli już walczyć z najlepszymi. Spotkaliśmy się z Willim Bruckbauerem, założycielem i dyrektorem generalnym BORA, a także z Ralphem Denkiem. Obaj istotnie pomogli mi w podjęciu jednej z najlepszych decyzji w całej mojej zawodowej karierze. Dla wyjaśnienia wspomnę, że BORA to niemiecka firma specjalizująca się w zaawansowanych wyciągach kuchennych wbudowanych w kuchenki i blaty, co oznacza, że nie trzeba już mieć nad głową tych wielkich okapów. Willi – podobnie jak Oleg – jest fanatykiem kolarstwa i chciał zainwestować w nasz sport, by lepiej wypromować swoją markę. Wydaje mi się jednak, że na tym podobieństwa między nim a Olegiem się kończą. Willi jest pasjonatem, ale jest przy tym rozsądny i rzetelny. Każdy może chwycić mikrofon i zacząć opowiadać absurdalne rzeczy, jak to zaprowadzi swój zespół na kolarski szczyt. Willi i Ralph mieli tymczasem jasno określoną strategię i chcieli, bym stał się jej kluczowym elementem. Uważnie wysłuchali naszych oczekiwań i nie wydawali się zrażeni, gdy powiedzieliśmy, że zależy nam na utrzymaniu dotychczasowego składu Team Peter. Oznaczałoby to, że wraz ze mną z Tinkoff przejdą Maciej Bodnar, Michal Kolář, Erik Baška, no i oczywiście Juraj. Po raz pierwszy

w życiu zaczynałem rozumieć, że mogę zostać prawdziwym liderem zespołu.

Willi prowadził właśnie negocjacje w sprawie pozyskania drugiego głównego sponsora, niemieckiej firmy Hansgrohe, producenta armatury łazienkowej, który wcześniej sponsorował kolarstwo przełajowe, a konkretnie wyścigi z serii Superprestige. Zapewniano mnie, że dzięki tym dodatkowym środkom pieniężnym będziemy w stanie nawiązać walkę z największymi tuzami kolarstwa. No i nie zapominajmy o tym, że gdyby nie inwestycja firmy Hansgrohe, nie miałbym sesji zdjęciowej pod prysznicem na potrzeby ich międzynarodowej kampanii marketingowej. Jestem przekonany, że gdzieś w tej książce znajdzie się miejsce na jedną fotkę z tej sesji, specjalnie dla ciebie. Nie ma za co.

Ważnym krokiem na drodze rozwoju tego zespołu i jednocześnie kolejnym istotnym czynnikiem, który ułatwił mi podjęcie ostatecznej decyzji, było podpisanie trzyletniej umowy z firmą Specialized na dostawy rowerów. To duże ułatwienie, gdy ma się świadomość, że w trudnym okresie zmiany zespołu czynnik sprzętowy pozostanie bez zmian. No i trzeba też przyznać, że oni robią cholernie dobre rowery!

W końcu się dogadaliśmy i do dziś jestem zdania, że to była najlepsza decyzja, jaką podjęliśmy w naszych karierach. Piszę tu w liczbie mnogiej, ponieważ dokonaliśmy tego wyboru razem. Jak już wspominałem, od czasu do czasu zdarza mi się wejść na podium, ale zawsze reprezentuję tam wysiłek wszystkich, dzięki którym mogłem to osiągnąć. Oni mieli takie samo prawo do podjęcia tej decyzji jak ja.

Tak oto w elitarnym świecie kolarskim zagościł nowy team BORA-hansgrohe i od razu zaczęliśmy znakomicie. W sezonie 2017 liczba członków zespołu (wliczając zaplecze) uległa podwojeniu, a zawodnicy jeździli spektakularnie. W sezonie 2018 braliśmy udział w Tour de Suisse i mieliśmy w składzie mistrza Słowacji, mistrza Niemiec, mistrza Austrii oraz mistrza świata w kolarstwie szosowym. W sumie nie do końca było wiadomo, jak wygląda zespołowa koszulka BORA-hansgrohe!

Tak oto wyglądała historia mojego przejścia do BORA-hansgrohe, gdzie wszyscy patrzymy teraz w przyszłość. To naprawdę ekscytujący moment dla tej młodej ekipy. Zabawne, jak czasem układa się życie.

2017
ZIMA

Jak już wspominałem, po mistrzostwach w Dosze miałem do uregulowania parę rachunków. Już coś na ten temat pisałem, ale Gabriele uważa, że powinienem wyjaśnić w szczegółach, jak to wszystko działa.

Abstrahując od żartów, wspomniane już zakłady z ludźmi z mojego najbliższego otoczenia są dla mnie bardzo ważne. Chyba pisałem już o tym, jak Katarina i Lomba musieli pojechać dookoła jeziora Tahoe, prawda? Właśnie coś takiego mam tu na myśli. Team Peter uległ poszerzeniu, a potem został zintegrowany ze strukturami BORA-hansgrohe, a przez to cała ta historia z zakładami i wyzwaniami zaczęła żyć własnym życiem.

W Dosze trudno było świętować sukces, choć oczywiście nie było to niemożliwe. Katar nie jest państwem całkowicie wolnym od alkoholu, ale obowiązują tam surowe reguły określające, gdzie można go kupić i gdzie można go spożywać. Ktokolwiek widział kiedyś gdzieś słowackiego kibica, ten rozumie, że zawsze i wszędzie występuje on w swego rodzaju rynsztunku: flaga Słowacji; sportowy strój z syntetycznych tkanin, najczęściej dres; czapka baseballówka z logo jakiejś firmy, najczęściej producenta napojów energetycznych; wreszcie wymagana prawnie w Bratysławie duża puszka piwa Pilsner Urquell. Krążyły plotki, że podczas mistrzostw świata w Dosze Słowacy musieli załatwić sobie specjalną zgodę słowackiej placówki dyplomatycznej, by po ulicach stolicy Kataru móc poruszać się bez obowiązkowej puszki. Jesteśmy krajem praworządnym, ale nie bezmyślnym, dlatego postanowiliśmy nie łamać miejscowych przepisów, jednocześnie nie rezygnując z naturalnej dla nas tendencji do imprezowania.

Gdy wróciłem do domu, sięgnąłem po mój czarny notes, żeby sprawdzić, co jestem komu winien.

Spieszę wyjaśnić, że to nie są zakłady w tradycyjnym rozumieniu tego słowa. Tradycyjny zakład wygląda mniej więcej tak: „Jeśli wygrasz, zrobię to i to, ale jeśli przegrasz, ty musisz zrobić to i tamto”. U nas ma to bardziej zbiorowy charakter i zwykle przybiera postać jakiegoś wyzwania, zgodnie z którym jeśli coś się uda, wszyscy będziemy musieli zrobić coś szalonego czy zabawnego.

Czasami chodzi po prostu o fajny sposób na spędzenie dnia. Jednego razu po wyścigu w Belgii braliśmy udział w jakimś evencie promocyjnym dla Hansgrohe, a potem poszliśmy coś zjeść do restauracji w Kortrijk. Było nas czterech: Juraj, Giovanni, Gabriele i ja. Spokojnie sobie jedliśmy, gdy podszedł do mnie jeden facet i mówi:

– Jestem właścicielem pewnej marki butów i bardzo chciałbym, żebyś je nosił.

– Dobra – mówię, przełykając kawałek steku i odkładając widelec – tyle że ja mam już sponsora dostarczającego mi buty, więc po prostu nie mogę się zgodzić. Ale i tak dzięki za zainteresowanie.

– Jaki nosisz rozmiar? Przyniosę ci kilka par.

– Cóż – odparłem. – To mój brat Juraj, nosi rozmiar 43. A to mój kumpel Gabriele, nosi rozmiar 42.

Facet ewidentnie nie to miał na myśli. Pomyślał przez chwilę, przełknął ślinę. Spoglądał na dwóch kolesi, o których najwyraźniej nigdy nie słyszał.

– Jasne. Rano podrzucę je wam do hotelu.

Nie muszę chyba dodawać, że już nigdy się nie pojawił.

Mniejsza o to, śmialiśmy się i świetnie bawiliśmy. Chwilę później zorganizowaliśmy mały zakład co do wysokości rachunku. Zapłacić miał ten, kto najbardziej minie się z faktyczną kwotą. Bawimy się w to dość często, ale niezbyt często jadamy w lokalach tak ekskluzywnych jak tamten. Do tego, uwierz mi na słowo, Giovanni umie zamówić wino!

Być może dałem wcześniej do zrozumienia, że Gabriele dokładnie wie, ile kosztują różne rzeczy, no bo w końcu często to jemu przychodzi za nie płacić. Jakoś nie przeszkadza mu to regularnie przegrywać ze mną na PlayStation. Do dziś honoruje uzgodnienia poczynione z Giovannim, że przed wyścigiem będzie podbudowywał mi morale. Tak więc moje morale ma się znakomicie przez cały czas, także w trakcie przerwy zimowej. Zakład w tamtej restauracji tylko potwierdził moje podejrzenia co do Gabrielego: odgadł wysokość rachunku z dokładnością do jednego euro. Jednego euro! W eleganckiej restauracji, z czterema facetami o wysublimowanym guście, popisującymi się przed sobą nawzajem, a przy tym przekonanymi, że prawdopodobnie nie będą musieli za to płacić. Musiał zapamiętać cenę każdej zamówionej przez nas pozycji, a potem zsumował to wszystko w głowie.

Napięcie rosło. Giovanni dba o wszystkie moje interesy i finanse, więc gdyby przegrał, byłbym bardziej zaniepokojony, niż gdybym przegrał ja

sam. Na szczęście moje obawy okazały się bezpodstawne, Giovanni trafił całkiem blisko. Ja? Cóż, gdy zna się tych ludzi od tak dawna jak ja, zawsze wypatruje się tego typu zakładu, więc utrzymuje się stan nieustannej gotowości, trochę jak… sprinter. No chyba nie sądziłeś, że mogę przegrać, co? Juraj, och Juraj, mój kochany braciszku… wyciągaj kartę kredytową. Przynajmniej rano na pocieszenie będziesz miał parę nowiutkich niewidzialnych butów.

Gabriele przez większość sezonu 2016 opowiadał całemu światu, jak to w Dosze sięgnę po moją drugą tęczową koszulkę. Na początku roku powiedział mi, że jeśli wygram te mistrzostwa, wytatuuje sobie nad kostką logo Peter Sagan.

– W porządku – powiedziałem. – Bardzo fajnie, tylko czego chcesz w zamian?

– Nie wiem. Czegoś, co wiele dla ciebie znaczy i będzie też wiele znaczyć dla mnie.

– To może to? – Sięgnąłem pod koszulkę i wyjąłem krzyż na złotym łańcuchu, który nosiłem, odkąd byłem nastolatkiem.

– Wow! Jesteś gotów mi to dać? Super, jesteśmy dogadani.

Na YouTubie można zobaczyć, jak przecinam linię mety w Dosze. Jak zwykle jako pierwszy na mecie powitał mnie Gabri, skacząc z radości. Na filmie widać, jak wykrzykuję coś i pokazuję palcem. Można sobie pomyśleć, że to jakieś dziwna radość w stylu Cristiano Ronaldo albo Richarda Virenque, tymczasem ja wrzeszczałem po prostu: „Masz tydzień na zrobienie tego tatuażu!”.

Chciałbym teraz, żebyś spróbował wyobrazić sobie Giovanniego Lombardiego. Gdy sam był jeszcze czynnym zawodnikiem, nazywano go Lisem. Przez 15 lat zawodowej kariery był wszędzie i robił dosłownie wszystko. Jeździł dla Gianluigiego Stangi, Waltera Godefroota, Mario Cipolliniego, Bjarnego Riisa, a przy tym nigdy nie pozwalał rozstawiać się po kątach. Należy do tych mężczyzn, którzy wyglądają porządnie nawet w stroju budowlańca. Czyż istnieje gorszy kandydat do tatuowania sobie PS nad kostką? Cóż. Giovanni też ma taką dziarę. Ma też białego cadillaca. To wszystko konsekwencje mojego zwycięstwa w Dosze.

*

To musiało być niedługo później, gdy pewnego dnia rozmowa zeszła na Bergen. Uważałem, że trochę na to za wcześnie, ale cóż. Nie bywałem tam szczególnie często, ale widziałem wystarczająco dużo, żeby wiedzieć, że drogi tam w dużej części prowadzą pod górę. Skoro tak bardzo pasował mi upał w Katarze, to jak odnajdę się jesienią w Norwegii? Oczywiście, że zamierzałem tam wystartować, byłem w końcu aktualnym mistrzem świata, ale nie wydawało mi się, żebym miał tam coś ugrać. Niemalże czułem już na plecach celowniki rywali ostrzących sobie zęby na mój tytuł. Stu kolarzy, sto historii, 99 wycelowanych we mnie karabinów.

Oczywiście nie stanęło to na drodze kolejnym zakładom.

Podczas rodzinnego spotkania tata powiedział Lombie, że jeśli wygram w Bergen, on rzuci palenie. Był gotów zrezygnować z 50 lat zaciągania się. Dla mnie to był olbrzymi zastrzyk motywacji. Gdy jesteśmy młodzi, wydaje nam się, że jesteśmy nieśmiertelni, a nastolatkowie w radzieckiej Europie byli tak samo podatni na urok papierosów jak wszyscy inni. Gdy rodzice się starzeją, zaczynamy coraz bardziej interesować się ich zdrowiem. Gdyby tata rzucił palenie, byłby to olbrzymi sukces.

Lomba miał bardziej specyficzną słabość do tytoniu. Gdzieś kiedyś – jak mi się wydaje, wspominał, że było to w Szwecji albo innym skandynawskim kraju – nauczył się żuć tytoń. Paskudny nawyk. Tata kazał mu przyrzec, że jeśli on rzuci fajki, Lomba skończy z żuciem. Giovanni nieszczególnie się przejął, bo do Bergen zostało jeszcze dużo czasu, a poza tym było tam trochę zbyt pagórkowato jak na tego irytującego Słowaka, z którym się ostatnio zadawał.

*

Wyznaczyliśmy sobie konkretne cele na sezon 2017. Zaczynaliśmy od australijskiego Tour Down Under. Prasa kolarska rozpisywała się o tym, jak wielki krok naprzód wykonała ekipa BORA-hansgrohe oraz o tym, dlaczego przechodzę do małego zespołu, skoro mogłem spokojnie zostać zawodnikiem takich gigantów jak Sky czy Quick-Step. Dziennikarze nie dostrzegali całościowego obrazu sytuacji. Dla mnie to w ogóle nie był krok naprzód, a raczej przycięcie pewnych zbędnych elementów i skupienie się na tym, co musieliśmy robić. Naprawdę nie czułem potrzeby wspierania dużego zespołu wraz z jego sprzecznymi celami i interesami. Nie musiałem się też niczego uczyć: stanowiliśmy zgraną grupę, która robiła to samo już

nie raz, tylko w innych koszulkach, innych samochodach, na innych stołach do masażu, w ramach innych planów treningowych, z innymi mechanikami. No i zostaliśmy przy tych samych rowerach Specialized.

Ustaliliśmy program startów, w których przy poniższych imprezach pojawiły się gwiazdki. Wszyscy wiedzieliśmy, że to właśnie na nich skupimy się w szczególności.

Ronde van Vlaanderen

Paryż–Roubaix

Tour of California

Tour de France

Kanada

Bergen

No dobra, to dłuższa lista niż w przypadku większości liderów zespołów, ale mnie ona odpowiadała. Nie ma sensu stawiać wszystkiego na jedną kartę.

Jedziemy.

2017
WIOSNA

Mediolan–San Remo to fajny wyścig. W 2013 roku zająłem w nim drugie miejsce po sprincie w małej grupie, w którym Fabian Cancellara i ja za bardzo się na sobie skupiliśmy, przez co wyprzedził nas niemiecki sprinter Gerald Ciolek. Już słyszę te protesty: hola hola, czy ten wyścig nie liczy coś koło 300 kilometrów? Przecież na kartach tej książki niejednokrotnie twierdziłeś, że na tak długich dystansach nie radzisz sobie najlepiej. Brawo, szóstka za pamięć i spostrzegawczość. W tamtym roku jednak pogoda była koszmarna, w związku z czym organizatorzy skrócili trasę. Na podjeździe pod przełęcz Turchino zaczął padać tak gęsty śnieg, że wyścig przerwano. Wszyscy wsiedliśmy do samochodów i pojechaliśmy tunelem! Trzeba też odnotować, że pierwsza połowa tego skróconego wyścigu była łatwiejsza niż zwykle, bo każdy marzył tylko o tym, żeby być gdzieś indziej. Potem śnieg przeszedł w deszcz. To był jeden z tych dni, w których zawodowi kolarze naprawdę pracują na swoje wynagrodzenie.

Od tamtej pory minęły cztery lata, ja miałem już na koncie wygrany monument, liczyłem więc, że pokażę się z dobrej strony. Trasa wyścigu jest na tyle trudna, że w końcówce większość peletonu nie liczy się już w rozgrywce. Podjazd pod Poggio, tuż przed metą, jest na tyle krótki, że dla mnie stanowi nie tyle przeszkodę, co raczej odskocznię do finiszu (oczywiście pod warunkiem, że jestem akurat w topowej formie). Techniczne zjazdy, jak ten z Poggio, to dla mnie zawsze wielka frajda, a gdy przychodzi do sprintu z grupy na Via Roma, uważam, że mam spore szanse.

Włoscy kibice to romantycznie usposobieni ludzie, więc dosłownie oszaleli, gdy na ikonicznej końcówce trasy zaatakowałem. Nie chodziło o mnie, a o to, że ta urocza tęczowa koszulka mistrza świata ewidentnie im pasowała: pierwszy duży wyścig w sezonie, La Primavera, największy włoski wyścig jednodniowy, mistrz świata… Włosi kochają takie rzeczy. Cóż, to w końcu ma być dobra zabawa. Ludzie nie oglądają kolarstwa tylko po to, żeby zobaczyć, jaka będzie kolejność na mecie. Gdyby tak było, ograniczyliby się do zajrzenia rano do gazety albo sprawdzenia wyników w telefonie. Fani oczekują dramaturgii. Gdybym nie był w stanie nacisnąć

mocniej na pedały i dać im czegoś, czym mogliby się ekscytować, to – szczerze powiedziawszy – nie zasługiwałbym na tę tęczową koszulkę. Wiele osób pyta mnie o to, czy czuję presję związaną z występami w tej koszulce. Owszem, czuję, ale nie nazwałbym tego presją, a raczej obowiązkiem dostarczania ludziom rozrywki.

Na szczycie miałem niewielką przewagę, którą utrzymałem w nawrotach na zjeździe z Poggio, w otoczeniu sadów, szklarni i grządek z warzywami.

Czułem się świetnie i sądziłem, że wystarczy to do zwycięstwa. Zgadnij jednak, co się stało. Znów dał znać o sobie mój dobry znajomy, nieznośny Michał Kwiatkowski w swojej nowej koszulce Sky z tęczowym kołnierzykiem i rękawkami. Ej, bez żartów, Julian Alaphilippe też tam jest? Co trzeba zrobić, żeby w końcu wygrać ten wyścig? Cóż, nie pozostało mi nic innego, jak pokonać ich w sprincie.

Gdybym wygrał ten sprint, napisałbym tu, że był to najwybitniejszy sprint w historii kolarstwa, ale go nie wygrałem. Co nie zmienia faktu, że to był cholernie dobry sprint.

Tak się niestety złożyło, że przyszło mi ten sprint rozprowadzić. W pierwszej trójce cały czas wymienialiśmy się pozycjami. Nie mieliśmy wyboru, bo reszta deptała nam po piętach. Z dzisiejszej perspektywy dochodzę do wniosku, że pracowałem wtedy odrobinę za mocno. Gdy wjechaliśmy do miasta, oczekiwałem zmiany od któregoś z moich rywali, ale oni już schowali się za moimi plecami w oczekiwaniu na sprint. Mocno zaatakowałem z przodu, żeby Kwiato i Alaphilippe nie mogli wyskoczyć mi zza pleców. Wyrobiłem sobie nawet małą przewagę, ale do mety było jeszcze daleko, a ja czułem, że cały czas odrabiają. Na metę wpadliśmy niemal równo. W próbie wyrzucenia roweru do przodu Kwiato i ja nawet lekko się zderzyliśmy, ale udało nam się nie upaść. Komentatorzy nie wiedzieli, kto wygrał, ale ja wiedziałem: Kwiato. Trafił idealnie. Jeden z moich największych rywali pojechał naprawdę świetnie.

Może jest tak, że wolę przegrać fantastyczny wyścig niż wygrać nudny. Może, nie wiem tego na pewno, wiem za to coś innego: ten wyścig był fantastyczny.

*

Czas na Belgię, do której jechałem jako aktualny mistrz Ronde van Vlaanderen i mistrz świata. To miała być kolejna świetna historia.

Znów było ciepło i sucho. Nisko nad flamandzką trawą krążyły jaskółki, a w nozdrzach nieodmiennie dominował zapach kurzego nawozu. Ktoś mi kiedyś powiedział, że Belgia produkuje tyle nawozu, że jest jedynym krajem na świecie zmuszonym do jego eksportowania. Czy to prawda? A skąd ja mam to wiedzieć? Jestem kolarzem, a nie ekonomistą rolnictwa. Nawet jeśli to bzdura, to całkiem ciekawa. Gdy zjeżdża się z Koppenbergu, na dole znajduje się lewy zakręt, który zacieśnia się dokładnie tam, gdzie można odnieść wrażenie, że to już jego koniec. Na jego zewnętrznej znajduje się największa sterta nawozu w całej Belgii. Przy prędkościach, jakie osiąga się na tamtym zjeździe, ktoś musi tam przelecieć przez kierownicę i polecieć prosto w ten nawóz. Może ktoś podczas rozgrywanej dzień wcześniej imprezy dla amatorów? Dwadzieścia tysięcy weekendowych wojowników, usiłujących pokonać na tym zjeździe swoich rywali? Gdyby któryś z nich wylądował w tej stercie, widać byłoby tylko podeszwy jego butów. Przyszłe pokolenia archeologów z pewnością zachodziłyby w głowę, co się tu wydarzyło.

Innym zawodnikiem rozumiejącym znaczenie rozrywki jest Philippe Gilbert. Jest Belgiem, ale nie jest Flamandem. Pochodzi z Walonii, z drugiego końca kraju, a mimo to uwielbiają go wszędzie z uwagi na fakt, w jakim stylu jeździ. On też spędził jeden sezon w tęczowej koszulce, znał więc poczucie obowiązku fundowania innym rozrywki. Przez ostatnich kilka lat występował w trójkolorowej koszulce mistrza Belgii, moim zdaniem drugiej najładniejszej koszulce kolarskiej na świecie. Po wielu latach reprezentowania BMC przeszedł do grupy Quick-Step, która na północne klasyki przygotowała ekstremalnie mocny skład. Faworytem – tak jak przed rokiem Fabian Cancellara – wydawał się Tom Boonen, lider zespołu Gilberta. Gdyby Tom wygrał ten wyścig, jego ostatni Ronde van Vlaanderen w karierze, miałby na koncie cztery wygrane w tej imprezie, co ładnie komponowałoby się z czterema triumfami na bruku w Paryż–Roubaix. Czasem nie pozostaje nic innego, jak potrząsnąć głową z niedowierzaniem i bić brawo.

To oni dwaj od samego początku nadawali ton w tym wyścigu. Boonen gnał pod górę na podjeździe pod Muur, jak gdyby miał znacznie mniej lat. W 2006 roku Tom triumfował w tym wyścigu w koszulce mistrza świata, potem dopiero mnie udało się powtórzyć ten wyczyn. Aż trudno sobie wyobrazić, jakie musiały się wtedy zebrać tłumy! Najlepszy z Flamandów

triumfujący w ich ulubionym wyścigu, i to jeszcze w tęczowej koszulce. Fani kolarstwa mieli wtedy naprawdę fajnie.

Muur był miejscem początku ataków przed triumfami Boonena i wielu innych zawodników, ale niestety podjazd ten wypadł z trasy wyścigu, gdy przed kilku laty jego metę przeniesiono do Oudenaarde. Na marginesie dodam, że fani nie byli z tego powodu szczęśliwi. W tym roku podjazd wrócił na trasę, tyle że na 90 kilometrów przed metą, a nie na 20, jak to było kiedyś. Tak czy owak, to w tym miejscu Boonen postanowił dokonać podziału peletonu i swój cel osiągnął. Gdy pojawiliśmy się pod Oude Kwaremont po raz drugi (z trzech zaplanowanych razy), nadszedł czas, by to Gilbert pokazał moc. Na 55 kilometrów przed metą, na trasie usianej trudnymi podjazdami i brukowanymi odcinkami, Gilbert ruszył do samotnej ucieczki, zostawiając nas w tyle. Boonen chętnie został, pilnując mnie, Grega Van Avermaeta, Kristoffa i innych. Wiedział, że jeśli uda nam się ściągnąć Gilberta, nadejdzie jego kolej do ataku. Zawodnicy Quick-Step jechali tak, jak gdyby byli gotowi na każdą ewentualność. Kolejnym punktem zwrotnym w wyścigu, w którym ich nie brakowało, miał się okazać Taaienberg. Wiedziałem, że jeśli mam dopaść Gilberta, będę musiał pozbyć się kilku osób i mocniej przycisnąć, to była moja jedyna szansa na utrzymanie tytułu zwycięzcy tego wyścigu. Naprawdę nie było na co czekać. Taaienberg to tak samo dobre miejsce do ataku jak każde inne. To wyłożony brukiem podjazd, który byłby najważniejszym punktem każdego wyścigu, w którym nie ma takich wzniesień jak Muur, Kwaremont, Koppenberg czy Paterberg. Szanse Toma uleciały momentalnie, gdy na początku tego podjazdu usiłował zrzucić łańcuch na mniejszą zębatkę i ten utknął mu między zębatką a ramą. Przy tak wąskich drogach i tak wysokim tempie nie było mowy o otrzymaniu szybkiej pomocy od mechaników, przez co jego wyścig zakończył się w bardzo rozczarowujący sposób.

Nie wiedziałem wtedy, że coś mu się przydarzyło, po prostu jechałem pod górę najmocniej, jak umiałem. Na szczycie stwierdziłem, że udało mi się zgubić część grupy, a ci, którzy wytrwali, ruszyli razem ze mną w pogoń za Gilbertem. Gdy ostatni raz znaleźliśmy się na szczycie Kwaremont, do mety pozostawało już tylko 17 kilometrów, a mnie, Grega i Olivera Naesena dzieliła od Gilberta niecała minuta. Przycisnęliśmy z całych sił na długim brukowanym odcinku z pełną świadomością, że teraz musimy postawić wszystko na jedną kartę. Było sucho, unosiło się sporo kurzu. Zwykle staram się trzymać najwyższego punktu brukowanego odcinka, tym

razem jednak postanowiłem jechać dołem, przy lewym skraju drogi, tam gdzie leżało dużo zaschniętego błota. Uznałem, że tam będzie szybciej. Na tym fragmencie trasy miały rozstrzygnąć się losy tego wyścigu, więc dawałem z siebie wszystko.

Nagle, w ułamku sekundy, świat wywrócił się do góry nogami.

Chyba pisałem już wcześniej o tym, że upadki odbywają się jakby w zwolnionym tempie. Człowiek spodziewa się tego, co za chwilę nadejdzie, a potem wszystko dzieje się jak w matriksie. Tym razem było zupełnie inaczej. W jednej chwili zastanawiałem się nad tym, czy uda nam się dopaść Gilberta na szczycie Paterberg, by zaraz potem wgapiać się w błękitne flamandzkie niebo. Greg wjechał wprost we mnie, a Naesen w niego, przez co wszyscy trzej potoczyliśmy się brukowaną drogą. Greg mógł jechać dalej, ale Naesen i ja potrzebowaliśmy nowych rowerów. Musiało się to wydarzyć akurat na Kwaremont, podjeździe tak wąskim jak niektóre wanny, w których zdarzało mi się moczyć, wtedy gdy nasze zespoły znajdowały się daleko za rozciągniętym i podzielonym peletonem.

Pomógł nam neutralny samochód serwisowy Shimano, który zatrzymał się z piskiem opon, wzbijając tuman kurzu. Od razu wyskoczył z niego mechanik, zdjął z dachu rower i dał go Naesenowi, który momentalnie odjechał. Zanim się zorientowałem, co się dzieje, koleś wsiadł do samochodu i tyle go widziałem. Że co? Co tu się dzieje? Stary, widzisz mnie? Może pomyślał, że jestem jakimś przypadkowym facetem w pasiastej koszulce, który pomaga Naesenowi wrócić na rower.

Kręcąc głową w niedowierzaniu, schyliłem się po moje 100-procentowe okulary przeciwsłoneczne. Jak ja je uwielbiam! Ani razu nie przywdziałem bez nich mojej tęczowej koszulki. Dla mnie te dwa elementy stanowią takie samo połączenie jak pierożki i ser (a teraz zupełnie na serio: jeśli kiedykolwiek będziesz na Słowacji, musisz spróbować naszej potrawy narodowej, którą są bryndzové halušky). Już miałem sięgać po te okulary, gdy usłyszałem dźwięk łańcucha na zębatkach – Niki Terpstra przejechał dokładnie po nich. Genialnie. To był jeden z tych dni. Czego miałem spodziewać się dalej? W sumie chyba gorzej być już nie mogło.

Tak, wiem, o co chcesz teraz zapytać. Czy dopadlibyśmy Gilberta? Czy wygrałbym ten wyścig? Pomimo upadku Greg na mecie stracił do Gilberta tylko 30 sekund. Peter, na pewno pokonałbyś go w sprincie, prawda? To nieistotne. Zwycięzcą wyścigu został Philippe Gilbert, który odpuścił, gdy miał już pewność, że go nie dogonimy. Gdybyśmy rzeczywiście doszli,

mogłoby się okazać, że zostawił sobie jeszcze jakiś zapas sił. Mogło być i tak, że Greg i ja nie chcielibyśmy sobie pomagać w tej pogoni. Greg mógł wyprzedzić mnie w sprincie, w końcu dwa tygodnie wcześniej zrobił to Kwiato. Cancellara mógł nie zakończyć kariery rok wcześniej. Rik Van Looy mógłby wynaleźć wehikuł czasu. Wiem, że przesadzam, ale w kolarstwie takie gdybanie po prostu nigdy się nie kończy. Właśnie dlatego kochamy ten sport. A gdybym postarał się trochę bardziej? Gdybym bardziej pilnował, po czym jadę? Przepraszam, ale to wszystko bzdury. Philippe Gilbert wygrał znakomity Ronde Van Vlaanderen po wspaniałej samotnej ucieczce i wiesz co? Jechało nas tam stu, mamy sto różnych historii, ale historia Gilberta jest jedyną wartą opowiedzenia.

*

Co spowodowało mój upadek? Przede wszystkim moja nieuwaga i niewłaściwy wybór toru jazdy. Co więcej, byłem przekonany, że zahaczyłem o coś wystającego z barierek. Gabriele oglądał to potem kilkanaście razy i niczego takiego nie zauważył. Większość ludzi uważała, że zahaczyłem o stopę którejś z barierek. Nie potrafiłem zrozumieć tej tezy, bo osobiście patrzyłem w dół i widziałem zarówno te barierki, jak i stopy, na których one stoją. Jechałem szybko, ale wyraźnie czułem, że zahaczyłem o coś kierownicą. Potem Gabriele dostał od kogoś film nakręcony telefonem przez kibica stojącego po drugiej stronie drogi. Tam widać było wszystko jak na dłoni. Było ciepło, więc ktoś z widzów zdjął kurtkę i przewiesił ją przez barierkę. Kurtka sama w sobie pewnie by mnie nie zatrzymała, no ale wszyscy się o te barierki opierali, żeby lepiej widzieć. Zupełnie nieświadomie opierali się zatem na tej kurtce, powodując, że była nie do ruszenia. Zahaczyłem o nią lewą dźwignią hamulca. Kurtka ani drgnęła, więc kierownicą szarpnęło gwałtownie na lewo, a wtedy przednim kołem najechałem na stopę barierki.

Co szczególnie ciekawe, właściciel tej kurtki okazał się nauczycielem z Holandii i jakimś tam dalekim znajomym Bodnara! Dowiedzieliśmy się o tym po jakimś czasie, gdy wydawało mi się to już znacznie bardziej zabawne. Nie winiłem tego faceta ani przez chwilę, to ja powinienem jechać w bezpieczniejszej odległości od niego. Wpadłem na zwariowany pomysł, że mógłbym wymienić moją brudną i podartą tęczową koszulkę na

jego starą kurtkę, która byłaby dla mnie czymś w rodzaju pamiątki. On też dostałby coś w zamian i miałby o czym opowiadać całymi latami.

Gabri skontaktował się z nim telefonicznie. Zapytał, czy facet nie chciałby pojawić się za tydzień na wyścigu Paryż–Roubaix jako gość BORA-hansgrohe. Miałaby się tam odbyć mała prezentacja dla dziennikarzy, podczas której dokonalibyśmy wymiany kurtki na koszulkę, potem koleś obejrzałby z nami wyścig i dołączył do nas na mecie.

Odpowiedział, że mógłby się zgodzić, ale koszt jego dojazdu z Holandii był niemały, kurtka też nie należała do najtańszych. Facet stwierdził, że jeśli pokryjemy mu koszt przejazdu i zakwaterowania oraz oddamy kasę za nową kurtkę, to zajrzy do kalendarza. Gabriele uznał, że należy odpuścić.

*

Prasę interesowało tylko jedno. Skoro w dwóch pierwszych monumentach mi nie wyszło, to czy zamierzałem wygrać Paryż–Roubaix? Ja tak do tego nie podchodzę. Sto różnych historii. Staję na starcie i walczę o zwycięstwo. W tego rodzaju wyścigach jest po prostu zbyt wiele zmiennych, bym mógł przewidywać, jak to się wszystko potoczy. Zdarzało mi się wygrywać zawody, w których inni zawodnicy byli mocniejsi ode mnie, zdarzało mi się też przegrywać z rywalami, których teoretycznie powinienem pokonać. Wszyscy chcą wygrać, ale większość wróci do domu rozczarowana.

Ja wróciłem z Roubaix rozczarowany, inaczej nie da się tego nazwać.

Znalazłem się w sytuacji, którą lubię najbardziej. Razem z moim zespołowym partnerem Maciejem Bodnarem doprowadziliśmy do rozerwania peletonu, a w naszej grupie znaleźli się jeszcze dwaj inni mocni kolarze, Daniel Oss i Jasper Stuyven. Podobnie jak przed tygodniem, bardzo dobrze jechał Greg Van Avermaet, ale tym razem nie zamierzał nas gonić, bo w naszej ucieczce jechał jego zespołowy kolega Oss, stanowiący poważne zagrożenie. Cieszę się, że Daniel jeździ obecnie u nas, w BORA-hansgrohe. Ten facet to połączenie konia wyścigowego pełnej krwi angielskiej i wołu pociągowego. Tamtego dnia, nawet gdyby Daniel odmówił współpracy z nami, by zwiększyć szanse Grega na dogonienie nas, w grupie ucieczkowej pozostawało jeszcze trzech mocnych zawodników, co oznaczało, że innym zespołom byłoby trudno nas dogonić, zwłaszcza na bruku. Body ciągnął jak szalony, a peleton co chwila się przegrupowywał, nasza ucieczka siała w nim poważne spustoszenie. No

i wtedy pech! Guma! Body zaczekał ze mną, dostałem nowe koło i ruszyliśmy w pogoń. Wyjechaliśmy na czoło głównej grupy, przed nami jechali tylko Oss i Stuyven.

Na długim i prostym odcinku bruku w pobliżu Mons-en-Pévèle, na jakieś 60 kilometrów przed welodromem, zacząłem jechać najmocniej, jak potrafiłem. Na bruku zawsze lepiej jest być na czele. Można swobodnie wybrać linię, kurzu jest mniej, nie ma ryzyka, że padnie się ofiarą cudzego błędu, można dyktować własne warunki. Udało nam się dopaść Ossa i Stuyvena, przez jakiś czas tworzyły się dwu- i trzyosobowe grupki. Greg jechał ze mną i czuł się bardzo dobrze. Wyobrażałem sobie, że na finiszu to my dwaj urwiemy się peletonowi. Pomyślałem, że już wcześniej moglibyśmy pozbyć się kilku pretendentów do zwycięstwa. Na czele jechał akurat Štybar, a mnie w sekcji Templeuve udało się w pojedynkę dojechać do jego grupy. Już same nazwy tych miejsc przywodzą na myśl kurz, płaski krajobraz, napisy przy drogach po francusku, transparenty oznaczające początek kolejnych sektorów. Powiedziałem sobie, że to jest moment, w którym ten wyścig można wygrać lub przegrać. Greg jechał w grupie za mną, podobnie jak Tom Boonen, który w tym ostatnim wyścigu w karierze zamierzał powalczyć o rekordowy, piąty triumf na tym bruku. Jadąca na czele grupa ewidentnie opadała z sił, więc to był idealny moment, by wykorzystać mój atut i urwać się do samotnej ucieczki, zwłaszcza że ciągle nie dojechaliśmy jeszcze do kluczowej sekcji Carrefour de l’Arbre. Gdy wjechaliśmy na kolejny brukowany odcinek, pojechałem na 99 procent moich możliwości, usiłując zgubić rywali, ale… złapałem gumę.

Greg wyprzedził mnie, gdy czekałem na nowe koło. Dopadł grupę Štybara i ostatecznie samotnie wjechał na metę jako pierwszy. *Chapeau*, proszę pana… Jest pan bardzo wytrwały i bardzo mocny, kolarstwo potrzebuje więcej takich jak pan. Mógłby mi pan ułatwić życie, nie pokonując mnie aż tak często, ale bez wątpienia należy pan do tych dobrych.

Dwukrotnie łapałem się do ucieczek, dwukrotnie łapałem gumę i byłem doganiany. Od wielu lat właśnie tak wyglądają moje doświadczenia z tym wyścigiem: jadę mocno i przebijam opony w najmniej odpowiednich momentach.

Stefano Zanatta, mój pierwszy dyrektor sportowy w Liquigas, był święcie przekonany, że nigdy nie wygram Paryż–Roubaix. Jego zdaniem wszystko sprowadzało się do techniki. „Niektórzy kolarze niemalże płyną

po bruku, niemal nie dotykając tych kamieni – mówił. – Boonen, Museeuw, Tchmil. A Peter? On w nie za bardzo wali. Zawsze będzie łapał gumy".

Pod paroma względami się z nim zgadzałem. Przebite opony mają niewiele wspólnego z pechem, a znacznie więcej z właściwą techniką, czego dowiodłem zresztą na olimpiadzie. Gdybym jednak nie wierzył, że jestem w stanie tam wygrać, to w ogóle bym nie próbował. Zrobiłbym sobie tydzień wolnego, po kolejnych siedmiu dniach świeżutki pojechał na Amstel Gold. Mógłbym też odpocząć sobie wygodnie z Katariną i Marlonem – pozwolić, by wszyscy inni godzinami zarzynali się na tym bruku.

TEAM PETER

Bardzo ważne jest dla mnie to, by zawsze podziękować mojej ekipie. Nie ma tu znaczenia, czy wygrywam, czy przegrywam. Tak, ostatecznie to ja decyduję o tym, który będę na mecie, ale wcześniej pracuje na to cała masa ludzi.

To w sumie dość ciekawy aspekt kolarstwa, które można nazwać sportem indywidualnym i jednocześnie zespołowym.

Osobowość ludzi, którymi się otaczam, jest równie ważna jak ich kompetencje fizyczne i techniczne. Muszę ufać każdemu partnerowi, mechanikowi, dyrektorowi sportowemu, trenerowi czy masażyście. Muszę wiedzieć, jak każdy z nich zareaguje w danej sytuacji, bo na komunikację zwykle nie ma czasu. Na przykład w monumencie nie muszę prosić Burghardta ani Bodnara, żeby na 30 kilometrów przed metą wyjechali na czoło peletonu i podbili tempo (oczywiście o ile ciągle liczymy się w walce o zwycięstwo). Oni sami wiedzą, że to najlepsza strategia w tego rodzaju wyścigu, i mają dość siły, by to zrobić.

Już w najmłodszych latach nauczyłem się polegać na grupce facetów, którzy z punktu widzenia uzyskiwanych wyników są tak samo ważni jak… nie wiem… jak trening albo jak sprawny rower. Dzięki cierpliwości i wyrozumiałości Williego i Ralpha dzisiaj dalej wszyscy razem działamy w ramach teamu BORA-hansgrohe i zanosi się na to, że przez dłuższy czas się to nie zmieni. W przypadku Williego i Ralpha to nie była kwestia negocjacji, to nie tak, że postanowili oni włączyć Team Peter w swoje struktury tylko dlatego, że ja tego oczekiwałem. Oni po prostu rozumieją, jaką wartość wnoszą poszczególni członkowie tej grupy.

Team Peter to nie inni zawodnicy, którzy wspierają mnie na trasach wyścigów. To taka ekipa w obrębie zespołu. Koledzy na rowerach to inna bajka. Mam olbrzymie szczęście, że przy różnych okazjach mam do dyspozycji tak znakomitych partnerów jak Marcus Burghardt, Maciej Bodnar czy Daniel Oss, zawodowych kolarzy, którzy dla swojego lidera są gotowi zajechać się na śmierć. Oczywiście, to moi bliscy przyjaciele, ale gdy Daniel jeździł w BMC, robił, co mógł, dla Grega Van Avermaeta – dokładnie tak samo jak dla mnie w Cannondale, a teraz w BORA-hansgrohe.

Cała idea Team Peter zasadza się na tym, że to taka trochę grupa fanatyków, ludzi z determinacją, pracujących na to, żebym ja mógł wygrywać wyścigi. Właśnie dlatego przywiązuję tak dużą wagę do tego, by im podziękować. Nierzadko zdarza im się zrezygnować z własnych celów i ambicji, gdy wymaga tego dobro całego Team Peter. Może zabrzmi to tandetnie, ale gdy wychodzę na podium, naprawdę robię to w imieniu nas wszystkich.

Pierwszy członek Teamu Peter zameldował się na pokładzie na długo przed tym, zanim w ogóle zrodził się pomysł utworzenia tej ekipy. Był już na świecie, jeszcze zanim ja w ogóle zostałem poczęty. Mam tu na myśli mojego brata Juraja Sagana. Bycie środkowym z braci nigdy nie jest łatwe, a gdy potem okazuje się, że najmłodszy z braci – dzieciak całkowicie przez wszystkich rozpieszczany – jest wyszczekany i do tego dobrze jeździ na rowerze, jego starszemu bratu z pewnością nie jest łatwiej. Zwłaszcza, gdy tenże środkowy z braci jest zapalonym fanem kolarstwa. Pamiętam, jak w długie i upalne letnie popołudnia zaglądałem do domu i znajdowałem tam Juraja przyklejonego do telewizora: „Pantani właśnie dowalił Ullrichowi dwie minuty na Plateau de Beille!”. Ja odpowiadałem mu zwykle: „OK”, po czym wybiegałem z domu ze sznurową drabinką i procą w rękach. Pantani to był ten łysy, tyle z tego kojarzyłem. To Juraj poważnie podchodził do naszego ścigania się, on przygotowywał dzień wcześniej cały sprzęt, czyścił łańcuch, polerował buty i obmyślał strategię. Ja rano stawiałem się na starcie na rowerze naszej siostry i po prostu od razu atakowałem na całego. Musiałem być bardzo irytującym typem, ale on zawsze był ze mnie dumny. A potem okazało się, że przez całą zawodową karierę mogliśmy jeździć razem! Ilu braci może pochwalić się czymś tak niesamowitym? Nie potrafię opisać uczucia towarzyszącego triumfowi w mistrzostwach świata i możliwości świętowania tego sukcesu na mecie

w towarzystwie kogoś, kto naprawdę rozumie, co to znaczy nazywać się Sagan i pochodzić ze Słowacji – w towarzystwie tego, który zrobił najwięcej ze wszystkich, by pomóc mi ten cel osiągnąć. To coś absolutnie wyjątkowego!

Nie zapominajmy, że Juraj też ma na koncie tytuł mistrza Słowacji. Jeśli chodzi o Juraja kolarza, to oprócz jego zaangażowania i lojalności najlepsze jest w nim to, że ma już 29 lat, a mimo to z sezonu na sezon jeździ jeszcze lepiej. Utrzymuje się w czołówce do samego końca największych wyścigów, a do tego prezentuje olbrzymią pewność siebie i autorytet, które stanowią dodatkowy atut dla BORA-hansgrohe.

Z mojego punktu widzenia kolejną zaletą spędzania czasu z Jurajem jest fakt, że ma on po prostu absurdalnego, niewytłumaczalnego i nielogicznego pecha, jeśli chodzi o jakiekolwiek zakłady. Gdy członkowie Team Peter wybierają się do restauracji, to ja idę tylko pod warunkiem, że idzie też Juraj. Z chwilą, w której mój brat pokona próg lokalu, ryzyko, że będę musiał zapłacić za wszystkich, maleje co najmniej dwukrotnie.

Teraz może opowiem co nieco o mózgu tej operacji, człowieku, który najpierw wpadł na ten pomysł, a potem pielęgnował go i rozwijał, by mógł z niego powstać sprawnie funkcjonujący organizm w obecnej postaci. Mam tu oczywiście na myśli Giovanniego Lombardiego, najwybitniejszego agenta w całym kolarskim świecie. Gdy zostałem mu przedstawiony, zaczynałem karierę zawodową w Liquigas, a on niedawno zakończył karierę sportową. Zaczynał jako bardzo szybki i ułożony sprinter, miał na koncie kilka zwycięstw etapowych w Giro d'Italia, potem jednak dał o sobie znać jego największy atut na rowerze: wyczucie tego, co najlepiej jest zrobić w danej sytuacji. Ten facet zawsze wie, w którą stronę iść. Gdy mam do rozwiązania jakiś problem, zawsze się zastanawiam: „Co zrobiłby Lomba?".

Jeśli chodzi o jego karierę zawodniczą, to był dość szybki, mimo wszystko jednak nie tak jak Mario Cipollini. Poszedł zatem do ekipy, w której jeździł drugi najlepszy sprinter na świecie, Erik Zabel, i powiedział mu: „Mogę ci pomóc wygrać z Cipollinim". Zabel sześciokrotnie zdobywał zieloną koszulkę w Tour de France, z czego pięć razy z pomocą Lomby, który wypracował sobie reputację rozprowadzającego nad rozprowadzającymi. Potem występował w podobnej roli dla samego Cipo, gdy ten powoli kończył już swoją karierę.

Do tego Lomba miał opinię człowieka, który ogarniał cyferki podczas jazdy w peletonie. Gdy któryś z Wielkich Tourów wjeżdżał w góry, Giovanni zawsze wiedział, z jaką prędkością musi jechać peleton, żeby zmieścić się w limicie czasowym. Dopracował tę sztukę do perfekcji i spokojnie prowadził do mety całe grupy specjalistów od jazdy po płaskim, którzy kończyli etap na minutę przed upływem czasu i byli przy tym stosunkowo wypoczęci. Już wtedy było widać, że potrafi zaskarbić sobie zaufanie innych. Smykałka do liczb spowodowała, że po zakończeniu kariery sportowej praca agenta reprezentującego kolarzy wydała mu się dość oczywistym wyborem. Znajomość życia kolarza od podszewki była jego dodatkowym atutem. Dobra, kalkulator w głowie na pewno mu się przydaje, ale to nie on decyduje o tym, że Lomba jest dzisiaj królem swojej profesji. Jest najlepszy dlatego, że absolutnie wszystkie problemy – a jest ich sporo i są rozmaite – rozwiązuje w sposób bezpośredni. Na czym polega problem? Jak to naprawimy? To proste pytania, na które czasami bardzo trudno znaleźć odpowiedź. Jestem przekonany, że jeśli kiedykolwiek przyjdzie mi usiąść do negocjacji, a Giovanni znajdzie się po drugiej stronie stołu, to po pierwsze przegram, a po drugie będzie to oznaczać, że moje życie z jakiegoś niewytłumaczalnego powodu zmieniło się na gorsze. Giovanni nie okazuje strachu i wie, co chcą osiągnąć wszyscy inni ludzie przy stole, a także ile wynosi absolutne minimum, jakie potrafią zaakceptować. On jest po prostu skuteczny.

Jeszcze z czasów Tinkoff w pamięci utkwiła mi sytuacja, która miała miejsce na dzień przed rozpoczęciem Tour de France w Utrechcie w 2015 roku. Oleg chciał się ze mną spotkać i porozmawiać o pieniądzach, premiach, jak to zwykle Oleg, więc mądrze wziąłem ze sobą Giovanniego. Na miejscu byliśmy przed Olegiem, był tam za to Stefano Feltrin, ówczesny szef zespołu. Muszę przyznać, że Team Peter i Feltrin w wielu sprawach się nie zgadzali, nasze relacje nie były najlepsze. Feltrin miał kontrolę nad wydatkami i niechętnie godził się na to, co w jego odczuciu było nieprzerwanym pasmem zbyt dużych wymagań z naszej strony. Uznałem, że poczekamy na Olega, ale Lomba nie mógł przepuścić takiej okazji.

– Stefano, jak tam? Dobrze sypiasz? – zapytał Giovanni.

– Tak – odparł z wahaniem. – A dlaczego pytasz?

– Chyba po prostu uznałem, że siedzisz po nocach i rozmyślasz nad nowymi sposobami, jak tu zrobić w chuja zawodników. Oszczędzić parę euro dla Olega, żebyś mógł wsadzić język jeszcze głębiej w jego tyłek.

Stefano chwycił swój telefon i z całej siły cisnął nim o ścianę. Komórka rozpadła się na milion kawałeczków, których nie zidentyfikowałby chyba nawet sam Steve Jobs. Kto wie, może niektóre z nich dalej leżą pod wykładziną tamtego niczym niewyróżniającego się pokoju hotelowego w Holandii.

Feltrin cały poczerwieniał. Wyglądał jak bohater z kreskówek *Looney Tunes*, z uszu szła mu para, a wokół rozlegały się dźwięki klaksonów i alarm informujący o przegrzaniu.

– Giovanni, pozwól, że teraz to ja powiem coś tobie. Jeżeli musisz mnie pytać o to, czy cię rucham, to znaczy, że cię nie rucham. Kiedy już postanowię wyruchać cię w tyłek, będzie to najgorsze ruchanie w tyłek, jakiego kiedykolwiek doświadczyłeś. Nie będziesz miał najmniejszych wątpliwości, co się dzieje. Zorientujesz się. Bóg jeden wie, że byłeś ruchany w tyłek nie raz i nie dwa.

Giovanni się uśmiechnął, a nawet lekko roześmiał, ale dokładnie w tej chwili do pokoju wszedł Oleg. Już nikt nigdy do tej sprawy nie wrócił.

Podejrzewam, że Lomba do dziś na próżno ten tyłek nadstawia.

Kolejnym członkiem Team Peter z najdłuższym stażem jest Maroš Hlad. Nie jest pierwszym masażystą, który pracował nad moimi nogami, pamiętam jednak, że gdy jako nastolatek w Żylinie po raz pierwszy położyłem się na jego stole, pomyślałem sobie, że najwyraźniej osiągnąłem sukces jako kolarz. Ten facet był niesamowity. Czy kiedykolwiek jako dziecko składałeś sobie obietnice typu: „Gdy będę bogaty… będę codziennie nosił nowe skarpety, kupię mamie samochód, będę tankował wyłącznie najdroższe paliwo”? Moja obietnica brzmiała tak: „Jeśli osiągnę sukces, codziennie będzie mnie masował Maroš”. No i tak się złożyło, że dzięki moim kolejnym zespołom i wybitnym zdolnościom negocjacyjnym Giovanniego tak to właśnie wygląda. Maroš jeździ ze mną wszędzie.

Wiarę i zaufanie do otaczających mnie ludzi najlepiej widać właśnie na przykładzie moich relacji z Marošem. Stanowi w moim życiu czynnik łagodzący i uspokajający. Nie pamiętam, żeby choć raz zdarzyło się, że po masażu nie wyszedłem z jego pokoju w lepszym nastroju niż ten, w którym tam wchodziłem. Jak szedł ten wiersz? Gdybym mógł spotkać triumf oraz porażkę i obu tych oszustów potraktować tak samo? Dokładnie taki jest Maroš. Gdy wygrywamy, cieszy się w zrównoważony sposób, a gdy przegrywamy, podchodzi do tego ze spokojem, wręcz filozoficznie. Nie muszę tu dodawać, że jest znakomitym masażystą, ale oprócz tego zna na

wylot moje poobijane i zmaltretowane ciało. Każdy nowy fizjoterapeuta, nawet najlepszy na świecie, potrzebowałby wielu lat, żeby się w tym odnaleźć. Podczas igrzysk olimpijskich w Brazylii wynajęliśmy dom przy plaży, tylko Giovanni, Gabriele, Maroš i ja. Co wieczór gadaliśmy sobie na tarasie, obserwując słońce kryjące się za Atlantykiem. Mało kiedy byłem tak szczęśliwy jak wtedy.

Nie wiem, czy przez lata zrobiłem się za trudny do masowania, czy może stałem się bardziej wymagający, jednak pewnego dnia Maroš uznał, że nie radzi sobie już z moimi nogami i potrzebuje wsparcia. W związku z tym dzisiaj obaj korzystamy z pomocy Petera Kalany'ego. „Przydałaby się dodatkowa para rąk" – chyba nie ma lepszego kontekstu, by użyć właśnie tego stwierdzenia. Czy gdybym zamknął oczy, byłbym w stanie rozpoznać, który z nich mnie akurat masuje? Następne pytanie, proszę.

W życiu zawodowego kolarza jednym z najtrudniejszych elementów jest konieczność negocjowania co roku warunków kontraktu, gdy przez minione 12 miesięcy harowało się na jak najlepsze wyniki. Potem przychodzi wrzesień, dyrektor zespołu spogląda na kartkę papieru i mówi: „Taaaak, za dużo to tu nie widzę". To takie nie fair, czysty absurd. Wszyscy wiedzą, że to nie jest w porządku, wszyscy na to narzekają, a potem rok w rok biorą w tym udział. Koleś, który całe lato chował się za innymi, a potem jednego leniwego, upalnego dnia w Tour de France załapał się do ucieczki i zebrał worek punktów do klasyfikacji UCI, bo wyprzedził w sprincie jakiegoś 40-latka na mecie w Montpellier albo Carpentras, w kontrakcie na kolejny rok dostaje dodatkowe zero. Tymczasem jego zespołowy kolega, który przez całe trzy tygodnie osłaniał lidera teamu od wiatru, ciągnął go na Mont Ventoux i na Tourmalet, co pół godziny cofał się do samochodu serwisowego po bidon z wodą, oddawał liderowi swój rower, gdy temu nawaliły przerzutki, i co wieczór padał do łóżka kompletnie wyczerpany, zostaje z niczym, bo nie ma na koncie żadnych punktów.

Całe to wprowadzenie ma na celu tylko to, żebyś się nie martwił, jeśli nigdy nie słyszałeś o polskim kolarzu o nazwisku Sylwester Szmyd. Gdybym napisał tu, że przez 17 lat zawodowej kariery jeździł w najlepszych zespołach, ale ma na koncie tylko jedno etapowe zwycięstwo w Dauphiné, pewnie pomyślałbyś, że silę się tu na jakieś pochwały i nie do końca zasłużone komplementy. Nic bardziej mylnego. Zastanów się przez chwilę, jak dobrym *domestique* musiałbyś być, żeby dla dobra zespołu całkowicie odsunąć na bok własne marzenia o podium, żeby w zasadzie

bezustannie pozbawiać siebie samego szans na zwycięstwo, mimo że twoje nazwisko niemal zawsze figuruje w składzie ekipy na wyścig, miesiąc po miesiącu, sezon po sezonie, i to w kolejnych teamach takich jak Liquigas, Lampre czy Movistar. Każda z tych ekip uważa, że bez ciebie sukces nie byłby możliwy. Niezawodni pomocnicy do jazdy w górach to absolutna rzadkość i dobry zespół umie kogoś takiego rozpoznać. Alejandro Valverde i Nairo Quintana od razu wiedzą, że na kimś takim mogą polegać.

Gdy przeszedłem na zawodowstwo, Sylwester jeździł w Liquigas. Uważałem, że jest najlepszy. Nigdy się nie skarżył, nigdy niczego nie kwestionował, dzień w dzień po prostu robił swoje. Do tego naprawdę potrafił się wspinać. Patrząc na niego, odnosiło się wrażenie, że to łatwizna. Jego cienkie nogi i blada polska karnacja powodowały, że wyglądał jak wstążka makaronu na rowerze, gdy pędził pod górę i niknął w oczach.

Do tego miał najfajniejszą ksywę w całym kolarstwie. Gdy był początkującym zawodowcem, jeździł w Mercatone Uno jako pomocnik legendarnego Marco Pantaniego. Prowadził po przełęczach całej Europy prawdopodobnie najlepszego górala, jakiego kiedykolwiek widział świat. W kolejnych sezonach, gdy jego kolejni zespołowi koledzy kończyli kariery, Sylwester podpisywał się na kolejnych kontraktach. Pantani okazał się być bohaterem tragicznym, zszedł na niewłaściwą drogę, która doprowadziła go do śmierci. Pewnego dnia ktoś z jego włoskich kolegów z ekipy, który też odwiesił już buty kolarskie na kołku, powiedział do niego: „Hej, Sylwester, jesteś ostatnim z nas. Jesteś ostatnim partnerem Pantaniego, który jeszcze jeździ. Jesteś Ostatnim Gregario”.

Ostatni Gregario. Gdyby zrobili film pod takim tytułem, kina byłyby przepełnione.

Sylwester przez wiele lat był moim sąsiadem, mentorem i kolegą treningowym, a teraz oficjalnie został moim osobistym trenerem. Tyle że Ostatni Gregario nie zamierza palić fajek za kółkiem samochodu serwisowego… Nie znosi tego, że nie może z nami jeździć w wyścigach. Gdy stajemy na starcie, jego dosłownie rozsadza energia.

A ten jeden wygrany przez niego etap? Jego meta była zlokalizowana na Mont Ventoux. Jeśli masz już coś zrobić tylko jeden raz, zrób to porządnie.

Obdarzony największym intelektem członek Team Peter ma do opowiedzenia własną historię. Patxi Vila wywodzi się z pracującej na okrągło taśmy produkcyjnej, z której zjeżdżają świetni kolarze baskijscy, wychowani na stokach Jaizkibel, kolarskiej świętej góry Basków. Ten, kto

się tam rodzi, rodzi się na rowerze. Zawodowe zespoły podpisują kontrakty z tamtejszymi niemowlętami, ale Patxi, choć jest bardzo dobry, nie rzucił się na pierwsze oferty, którymi machano mu przed nosem. Postanowił, że najpierw pójdzie na studia i zdobędzie konkretne kwalifikacje. Gdy podpisał swój pierwszy zawodowy kontrakt z Banesto, miał już 25 lat. Zaczął startować w wyścigach od razu z uniwersyteckim dyplomem.

Nawet jako zawodowy kolarz chciał poznać życie we wszystkich możliwych odsłonach, pracował więc na co dzień z osobami dotkniętymi zespołem Downa. Został znakomitym uczestnikiem Giro d'Italia, Tour de France oraz Vuelta a España. Może poszczycić się bardzo przyzwoitym, a przy tym zapewne całkowicie unikalnym wynikiem, jakim jest 22. miejsce we wszystkich tych trzech tourach. Jak gdyby było mu mało tego, że w zawodowym peletonie pojawił się późno, postanowił wcześnie się z niego wycofać i został jednym z głównych projektantów rowerów w Specialized. Jeśli chodzi o mnie, to nie mam szczególnych wymagań co do roweru – jeśli rower jest sprawny, to mnie to wystarcza – co nie zmienia faktu, że świadomość, iż Patxi latami dzielił się swoją wiedzą z firmą Specialized, jest niezwykle krzepiąca.

Po okresie pracy dla Specialized wraz z ludźmi z S-Works Patxi postanowił zająć się czymś nieco innym. Został członkiem sztabu szkoleniowego w Tinkoff, gdzie dalej pracował z tymi samymi rowerami, teraz jednak interesowały go one od strony sportowca, a nie od strony produkcji. Został moim trenerem dokładnie w momencie, gdy przeżywałem najtrudniejsze chwile. Dosłownie w kilka tygodni nadał nowy bieg mojej karierze i całemu mojemu życiu. Jest człowiekiem niezwykle hojnym, bo twierdzi, że ja pomogłem jego karierze w takim samym stopniu, w jakim on pomógł mojej, nie wiem jednak, czy mogę się z tym zgodzić – ten facet położył mi rękę na ramieniu i sprowadził z krawędzi przepaści. Nigdy tego nie zapomnę i nie pozwolę mu tak łatwo odejść z Team Peter.

Patxi został naszą opoką techniczną. O ile to tylko możliwe, swoje obowiązki wypełnia z siodełka, a nie zza kierownicy samochodu. Obecnie jest naszym dyrektorem sportowym, a obowiązki mojego osobistego trenera przejął po nim Sylwester.

No i jeszcze jedno. Powiedz, że to nie jest super. Gdy rankiem w dniu wyścigu spotykam Patxiego, nasza rozmowa często wygląda tak:

– Cześć, Patxi! Jak się masz?

– Jestem zwarty i gotowy.

Super, nieprawdaż?

Naprawdę dobrze jest mieć dyrektora sportowego, który znakomicie zna się na rowerach i świetnie rozumie zawodników, ale w każdym zespole potrzebni są ludzie, którzy rowery znają na wylot. Mam tu oczywiście na myśli mechaników. Jeśli się pomylą, nie wygram wyścigu. Jeśli pomylą się grubo, mogę nie wrócić w jednym kawałku. A jeżeli ja będę się martwił, że mogę nie wygrać albo nie wrócić w jednym kawałku, moje szanse na dobry wynik istotnie spadną.

Chciałbym niniejszym wywołać do odpowiedzi Jána Bachledę i Mindaugasa Goncarasa. Moim zdaniem to najlepsi mechanicy w całej branży i nieocenieni członkowie Team Peter. Gdyby mi powiedzieli, że mogę bezpiecznie wskoczyć do beczki i dać się zrzucić z wodospadu Niagara, nie wahałbym się ani chwili. Dla porządku nadmienię, że mam nadzieję, że ktoś ważny by mi tego zakazał.

Tak oto wygląda Team Peter od środka. O Jánie Valachu wszystko już wiesz. On również jest członkiem naszej grupy. To już wszystkie istotne osoby, zawodowcy i genialni ludzie, dzięki którym moja praca jest tak przyjemna i którzy mieli bezpośredni wkład w nasze wspólne sukcesy.

Tak, to już wszyscy. Cześć. Odezwę się!

Co?

No dobra, nie płacz, Gabriele, tylko się z tobą droczę. Panie i panowie, na koniec zostawiłem pana Gabrielego Uboldiego, który towarzyszy mi codziennie od rana do wieczora, trzyma mnie z dala od kłopotów i pozwala mi wygrywać na konsoli. To człowiek owiany międzynarodową tajemnicą, wywodzi się z Genui i Walencji, jest byłym zawodowym pokerzystą z Las Vegas, liznął regat o Puchar Ameryki i ma więcej psów niż przeciętny człowiek bielizny. Gabriele to chodzące uosobienie całego Team Peter. Podobnie jak wszyscy powyżsi, Gabriele jest absolutnie niezbędnym elementem całego systemu, sensem jego życia jest nasz wspólny sukces. Duża część każdego dnia schodzi mu na załatwianiu różnych spraw, towarzyszy mi dosłownie wszędzie, ale tak naprawdę spędzamy ze sobą tyle czasu po prostu dlatego, że się lubimy.

Team Peter. Wiem, jestem wielkim szczęściarzem.

2017
LATO

Początek sezonu nie był zły, ale idealny też nie był. W Mediolan–San Remo w sprincie pokonał mnie Kwiato, który pokazał absolutną klasę. Próba wygrania 101. edycji Ronde van Vlaanderen spełzła na niczym i jeszcze potłukły mi się okulary. Znów zajmowałem seriami drugie miejsca i nieomal potrąciła mnie kobieta wyprowadzająca psa.

Muszę uczciwie przyznać, że kobieta przechodziła przez przejście dla pieszych, a ja jechałem ulicą zamiast ścieżką rowerową. Na swoje usprawiedliwienie mam tylko to, że do zdarzenia doszło podczas indywidualnej jazdy na czas w ramach wyścigu Tirreno–Adriatico w San Benedetto del Tronto. Po prostu nikt jej nic nie powiedział.

Mniejsza o to. Uważałem, że najwyższa pora, by dopisało mi szczęście. W BORA-hansgrohe miałem idealną, w pełni profesjonalną i jednocześnie rozluźnioną atmosferę. Było tam znacznie mniej wewnętrznej polityki, nie musiałem się martwić sprzecznymi interesami. Nie usiłuję krytykować tu sytuacji panującej w Tinkoff, ale nie zmienia to faktu, że w dużych zespołach takie problemy muszą się pojawiać, a mniejsze ekipy mogą ich uniknąć. Latem mogłem się też pochwalić dobrą formą. Wygrałem klasyfikacje punktowe w Tirreno–Adriatico, Tour of California oraz Tour de Suisse, po czym zacząłem sobie ostrzyć zęby na wyrównanie rekordu Erika Zabela: sześć zielonych koszulek Tour de France z rzędu.

Po raz kolejny wyścig ruszał poza granicami Francji, tym razem w Düsseldorfie. Oznaczało to dodatkowe problemy logistyczne i długie przejazdy transferowe we wczesnej fazie imprezy, ale to i tak nic w porównaniu z tym, przez co przechodzą uczestnicy Giro d’Italia. Mnie jeszcze nie udało się stanąć na starcie tej imprezy, wiem jednak, że w ostatnich latach wyścig ten ruszał ze Skandynawii, Irlandii Północnej, a w 2018 roku nawet z Izraela! Ze względów promocyjnych to pewnie dobrze, ale dla zawodników i w szczególności dla pracowników zespołów oznacza to dodatkowy stres i zmęczenie, zwłaszcza że to najbardziej niebezpieczna faza wyścigu.

Jeśli mowa o niebezpieczeństwie, to czasówka otwierająca tour w Niemczech odbywała się w ulewnym deszczu. Cieszę się, że nie

walczyłem o wynik w klasyfikacji generalnej, nie miałem też poczucia, żebym miał szczególne szanse na tym etapie. Dlaczego? Ponieważ w takich warunkach presja na testowanie własnych granic jest szczególnie duża. To właśnie przytrafiło się Alejandro Valverde, który po trzydziestce przeżywał złoty okres w karierze. Do tego Touru ruszał jako jeden z dwóch liderów grupy Movistar, drugim był Nairo Quintana. Był naprawdę mocnym pretendentem do zwycięstwa, ale nie ukończył nawet pierwszego etapu, bo wylądował w szpitalu. Wpadł w poślizg na mokrej nawierzchni i uderzył w barierki.

Nazajutrz znaleźliśmy się w Belgii, gdzie znów mocno padało. Tym razem upadł Chris Froome, ale udało mu się dogonić peleton, jeszcze zanim zaczęliśmy ustawiać się do sprintu.

Tylko czym jest sprint? No właśnie. Bardzo często sprint to po prostu loteria. Tym razem znalazłem się na czele grupy, a nie gdzieś za czyimiś plecami, jak bym wolał. Gdy przycisnąłem, Kittel, Greipel, Cavendish i inni byli już rozpędzeni. Zostałem otoczony przez rywali. Do Marcela Kittela straciłem tylko jakieś dwie długości roweru, ale to dało mi dopiero dziesiąte miejsce.

Trzeci etap odpowiadał mi bardziej. Wreszcie wjeżdżaliśmy do Francji, ale trasa prowadząca przez Lotaryngię wyglądała na trudniejszą. Organizatorzy wyścigu wybrali bardziej płaski przebieg drogi, niż zapewne życzyliby sobie fani wyścigu Liège–Bastogne–Liège. Na finisz składał się krótki i stromy podjazd, a takie etapy w poprzednich tourach zwykle układały się po mojej myśli, nie wyłączając pierwszego wygranego etapu w mojej karierze, tego w Seraing. Co więcej, do Seraing nie było znowu tak daleko, także byłem pełen optymizmu.

Na takim etapie trzeba zadbać przede wszystkim o to, żeby żadna ucieczka nie utrzymała się z przodu, co na krętych i wąskich drogach nie jest takie łatwe. W rezultacie przez pierwszą godzinę odchodziło istne wariactwo, wszyscy próbowali załapać się do jakiejś ucieczki, zanim peleton się ustatkuje. Po całym dniu płynnej jazdy tuż przed finiszem znaleźliśmy się w *gruppo compacto*. Moje szanse na triumf potęgował krótki, ale bardzo nieprzyjemny podjazd o nachyleniu 11 procent, na ostatnich dwóch kilometrach przed metą. Podjazd ten w zupełności wystarczył, aby rozbić pociągi rozprowadzające poszczególnych ekip i tym samym wyeliminować z walki o zwycięstwo kilku szybkich rywali.

Zawodnicy walczący o triumf w klasyfikacji generalnej starali się trzymać blisko czołówki, by nie stracić zbyt wielu cennych sekund. Gdy znaleźliśmy się na początku podjazdu, wokół siebie widziałem takich kolarzy jak Alberto czy Froomey, nie było zaś ani Greipela, ani Kittela. Z tego samego powodu na czele znalazł się Richie Porte, który zwietrzył swoją szansę na zwycięstwo etapowe i zaatakował na jakieś 500 metrów przed metą. Dla mnie ten podjazd okazał się doskonałą trampoliną, więc wyskoczyłem zza pleców Richiego i pierwszym zrywem udało mi się trochę odjechać Gregowi Van Avermaetowi i Michaelowi Matthewsowi. Zapowiadało się na pewną wygraną i właśnie wtedy wypiąłem stopę z pedału, dokładnie tak samo jak w Richmond. Niewiarygodne.

Tym razem także na szczęście nie straciłem równowagi ani prędkości. Udało mi się ponownie wpiąć but i wrócić do sprintu, choć ogarniała mnie panika. Z dotychczasowej przewagi zostało mi tylko tyle, żeby rozluźnić się na samej mecie i unieść w górę rękę w geście triumfu, jak gdyby cała ta akcja była od początku zaplanowana. Czasem mówi się, że nad powierzchnią wody łabędź prezentuje się statecznie, a pod wodą przebiera nogami aż miło. Tak też było w moim przypadku, tyle że ja kręciłem nogami wpiętymi w pedały.

Zwycięstwo etapowe w Tour de France zawsze smakuje świetnie, szczególnie zaś zwycięstwo odniesione w koszulce mistrza świata. Oczywiście zakładałem, że już długo nie pojeżdżę w niej w tym wyścigu. Zależało mi na zielonej koszulce. Jeśli chodzi o klasyfikację punktową, trzeci etap był doskonały, bo triumf na nim dał mi sporo punktów, a większość moich rywali nie wypadła tam najlepiej, udało mi się więc odrobić część strat z dnia poprzedniego. Nazajutrz też zapowiadał się etap sprinterski, zamierzałem więc liczyć się w grze o zwycięstwo. Byłem ciekaw, jak będzie wyglądać klasyfikacja punktowa, gdy nadejdzie weekend.

Nie miałem pojęcia, że wyglądający na łatwy etap z Luksemburga do Vittel okaże się najbardziej doniosłym w całej mojej historii występów w Tour de France.

Rzeczywiście wszystko szło gładko aż do ostatnich 300 metrów. To był długi, acz uroczy dzień. Przez cały czas jechaliśmy wzdłuż Mozeli, nic ciekawego się nie działo, więc nie będę cię tu zanudzał relacją z trasy. Zamierzam natomiast przedstawić ci moją wersję wydarzeń sprzed mety.

Najpierw „na żywo”, czyli tak jak widziałem to ja, a potem uwzględnię to, co zobaczyłem na powtórkach.

Zawodnicy grupy Dimension Data zaczęli podkręcać tempo, potem na czele wyjechali kolarze Lotto, rozprowadzający Greipela, ale pierwszym, który na dobre rozpoczął sprint, był Alexander Kristoff. Lubi ostro ruszyć, a potem przeć do mety na dłuższym dystansie na zewnątrz grupy. Usiłowałem jechać za nim, ale nagle z lewej strony zobaczyłem nacierających na mnie innych sprinterów. Zepchnęli mnie na prawo, aż wreszcie poczułem szarpnięcie, bo też odległość między mną a barierkami drastycznie się skurczyła. Wtedy usłyszałem krzyk i ten charakterystyczny odgłos wydawany przez metal i włókna węglowe trące o asfalt, a także drącą się lycrę. Kraksa. Chwilę później zwycięzcą etapu został Arnaud Démare, ja byłem drugi, a Kristoff trzeci. Mark Cavendish, John Degenkolb i Ben Swift leżeli na drodze.

Dowiedziałem się, że kolarzem, który upadł tuż obok mnie, był właśnie Cav. Cholera, nie brzmiało to najlepiej, a jechaliśmy naprawdę szybko. Sto metrów za metą dostrzegłem Gabrielego z ewidentnie zaniepokojoną miną. Od razu ogarnęły mnie obawy, że ktoś jest poważnie ranny, pewnie Cav. Gabriele objął mnie ramieniem i szybko odprowadził do autokaru BORA-hansgrohe. „Mamy problem, Peter” – powiedział. Co? My mamy problem? Wiedziałem, że sprint zakończył się wypadkiem, w którym pewnie są jacyś ranni. Za każdym razem, gdy usiłujemy wygrać etap Tour de France, a jedynym naszym wyposażeniem ochronnym są kask z polistyrenu i skórzane rękawiczki, tak naprawdę kładziemy na szali nasze życie. Cav i ja zetknęliśmy się przy dużej prędkości, upaść mógł każdy z nas, ale tym razem to on miał mniej szczęścia. Teraz jednak Gabri mówi mi, że my mamy problem. My? Ja? Ale o co chodzi?

Obejrzeliśmy powtórkę. Cholera jasna! Gdy inni nacisnęli na mnie z lewej strony, Cav był po mojej prawej. Na filmie wyraźnie widać było, jak trafiam go łokciem. Nie wyglądało to dobrze.

Z miejsca poszedłem przeprosić Cava. To nie było: „Przepraszam, że zepchnąłem cię z roweru”, tylko: „Przykro mi, że upadłeś”. Między sprinterami panuje pewne szczególne braterstwo: dbamy nawzajem o nasze bezpieczeństwo i współczujemy sobie, gdy coś pójdzie nie tak. Tym razem pecha miał Cav, ale mogło być dokładnie na odwrót i niewykluczone, że jutro tak właśnie będzie.

W ciągu kilku minut sędziowie ogłosili, że zostaję przesunięty na tył w peletonie. Dostałem też karę 30 sekund w klasyfikacji generalnej i 80 punktów w klasyfikacji punktowej. Tak oto wypadłem z pierwszej dziesiątki w generalce i dużo straciłem w rywalizacji o zieloną koszulkę.

Cav doznał złamania kości barku i miał dość brzydko rozciętą rękę. Dla niego to definitywnie był koniec wyścigu. Potem okazało się, że dla mnie również. Zespół Dimension Data odwołał się od decyzji sędziów, a ci postanowili wykluczyć mnie z Tour de France.

Zjechałem z obranej linii wyścigowej i w ten sposób być może zasłużyłem na pierwotny wymiar kary, ale potem sędziowie uznali argumenty ludzi z Dimension Data, że celowo strąciłem Marka łokciem z roweru.

To nieprawda. Nie uderzyłem go łokciem celowo. Złożyliśmy protest, ale nic to nie dało. Cav odpadł z wyścigu z uwagi na obrażenia, ja zostałem zdyskwalifikowany.

Uwielbiam Marka Cavendisha. Zawsze twierdziłem, że choć my, kolarze, rywalizujemy ze sobą wielokrotnie, tak naprawdę nie mamy okazji dobrze się poznać, o ile nie zaprzyjaźnimy się na gruncie towarzyskim, a to zdarza się rzadko. Mark nie do końca jest taki jak wszyscy, ponieważ jest bezpośredni i szczery, zawsze. Nigdy nie kryje swoich emocji, a to powoduje, że łatwo jest go polubić i zrozumieć. Wystarczy spotkać go dosłownie parę razy, by mieć poczucie, że się go dobrze zna, a w 2017 roku liczba naszych spotkań była już tak duża, że trudna do ustalenia. Tego samego wieczoru zadzwoniłem do niego, by zapytać, jak się czuje. Przeżywał bardzo trudne chwile. Już kiedyś złamał ten sam bark, parę lat temu w Tour de Yorkshire. Bark nie został wtedy optymalnie nastawiony i był trochę słabszy. Mark był bardzo przygnębiony i ewidentnie miał sprzeczne uczucia dotyczące samego wypadku. Wiedział, że nie miałem absolutnie nic przeciwko niemu i że się o niego martwiłem, ale mimo to trudno było mu przejść do porządku dziennego nad tym, że upadł przez mój łokieć. Uważałem, że pewnie został lekko nakręcony przez ludzi ze swojego zespołu – ich dyrektor sportowy powiedział po fakcie parę przykrych słów – ale cóż, przedstawiciele ekipy z pewnością twierdziliby, że tylko starali się go chronić. Wiedziałem, że gdyby stało się na odwrót, Gabri i moi ludzie zachowaliby się dokładnie tak samo.

Inni kolarze wypowiadali się o mnie w podobnie potępiający sposób. André Greipel powiedział nawet: „Niniejszym przestajemy być

przyjaciółmi”.

W porządku, co takiego naprawdę zaszło tego dnia? Ja wiem, co moim zdaniem się tam wydarzyło, i uważam, że sędziowie popełnili błąd. Analizowałem to z ludźmi z zespołu i przyjaciółmi niezliczoną ilość razy, przeczytaliśmy na ten temat wszystko, co było do przeczytania, obejrzeliśmy wszystkie zdjęcia i nagrania ze wszystkich ujęć, wysłuchaliśmy każdej opinii. Przeanalizujmy to wszystko razem, to wyjaśnię ci, jak wyglądało to z mojej perspektywy. Masz już dość wałkowania tej sprawy? Po prostu pomiń ten fragment. Nie przejmuj się, doskonale cię rozumiem.

André Greipel jest ładnie rozprowadzany przez ostatniego ze swoich partnerów. W tym momencie Kristoff zaczyna charakterystyczne dla niego długie nabieranie prędkości maksymalnej, na kole wisi mu Bouhanni. Greipel widzi wyprzedzającego go prawą stroną Kristoffa, myśli: „Muszę załapać się na ten pociąg” i rusza, by uczepić mu się na kole. Przy okazji w niezamierzony sposób spycha Bouhanniego na prawo.

Po prawej stronie od Bouhanniego i trochę z tyłu jedzie rozpędzony Arnaud Démare, który zostaje zepchnięty jeszcze bardziej na prawo na skutek przetasowań rozpoczętych przez Greipela. To trochę tak, jak gdyby szarpnąć liną i obserwować, jak fala przesuwa się wzdłuż niej. Nikt tutaj nie zawinił, to był czysty przypadek połączenia kolarstwa (a konkretnie sprintu) z prawami fizyki. Bouhanni i Démare zepchnęli mnie w tym samym kierunku, a ostatnim zawodnikiem w tym rządku był Mark Cavendish. Cytując dziecięcą rymowankę: *There were five in the bed and the little one said, ‘Roll over’, so we all rolled over and one fell out*. Rozpoczęliśmy sprint na środku drogi i nagle zrobił się z tego sprint w kierunku barierek. Cavowi przypadła niewdzięczna rola tego, dla którego zabrakło miejsca. Wszyscy przesunęliśmy się w prawo i jeden z nas na tym ucierpiał.

Jak na razie wszystko jest jasne i logiczne, ale dopiero to, co stało się potem, zadecydowało, że zamiast jechać w Alpy, pojechałem do Monako. Materiał wideo pokazuje, jak w tej ciasnocie staram się zachować równowagę. W tym momencie mój łokieć wyskakuje na bok i Cav upada. To wszystko był jeden ruch. Właśnie w tym momencie sędziowie wyścigu popełnili błąd. Nie wystawiłem łokcia celowo. Tak naprawdę to ja w ogóle go nie wystawiłem, nawet jeśli niektórzy spekulowali, że zrobiłem to tylko po to, żeby utrzymać równowagę. Już wyjaśniam, co się wydarzyło: Mark

jedzie szybciej ode mnie, ale usiłuje wcisnąć się w lukę, która się szybko zamyka. Gdy dochodzi między nami do kontaktu, obrany przez niego kierunek oraz szybkość wyższa od mojej powodują, że lewą klamką hamulca trafia w tylną część mojego przedramienia. To właśnie ta kolizja powoduje, że niemalże obaj upadamy, a być może upadlibyśmy wszyscy. Ostatecznie bezpośredni skutek jest taki, że to Cav upada na swój słabszy bark. Mój wysunięty łokieć jest efektem tamtej kolizji, a nie przyczyną upadku Marka.

Doskonale rozumiem, że wyglądało to dla mnie bardzo niekorzystnie, ale ty z pewnością potrafisz zrozumieć, dlaczego byłem tak zaskoczony, gdy powiedziano mi, że to ja spowodowałem ten wypadek. Gdyby reakcja była mniej teatralna, a bardziej profesjonalna, cała sytuacja mogłaby zostać rozwiązana w znacznie bardziej rozsądny sposób. Tymczasem szybko zrobiono z tego olbrzymi polityczny chaos.

Zostawmy na chwilę stopień obrażeń Marka oraz reperkusje związane z usunięciem mnie z wyścigu. Chciałbym tu napisać, że pierwotna kara, nałożona na mnie za zjazd z obranej linii wyścigowej, również była niesprawiedliwa. To nie tak, że celowo zjechałem na prawo, po prostu nie miałem innego wyboru. Co miałem zrobić? Wjechać w kogoś? Strącić z rowerów wszystkich pozostałych? Skoro sędziowie uznali, że należy mnie ukarać cofnięciem w klasyfikacji, to powinni potraktować w ten sposób nas wszystkich: Greipela, Bouhanniego, Démare’a i mnie, ponieważ wszyscy po kolei przesuwaliśmy się w poprzek drogi, przy czym były to uzasadnione wyścigowe zmiany kierunku, a nie niebezpieczne zachowania czy manewry obliczone na faul.

Cała sprawa po jakimś czasie nieco ucichła. Mark i ja wymieniliśmy kilka pozytywnych tweetów i wiadomości. André Greipel, jak na dżentelmena przystało, przeprosił za uwagi wygłoszone pod wpływem emocji i powiedział swoim ludziom z grupy Lotto, że oni również niesłusznie obwiniali mnie za tę sytuację. Nie musiał tego robić, więc tym bardziej to doceniam.

Wtedy jednak, kiedy wydawało się, że zostawimy ten incydent za sobą, UCI wydała wielkie obwieszczenie, jak to zamierza uważniej analizować finisze wyścigów z uwagi na to, co Peter Sagan zrobił w Tour de France! Zespół Dimension Data na nowo rozgrzebał sprawę, domagając się dla mnie dyskwalifikacji wstecznej. No kurwa mać! Dajcie sobie już spokój. To są wyścigi, to był wypadek. Nie usiłowałem nikogo zabić, a już na pewno

nie mojego przyjaciela Marka Cavendisha. Gdy obejrzy się, jakie kuksańce i przepychanki odchodzą w niektórych sprintach na finiszu w Tour de France, przypadek mój i Marka wydaje się wręcz śmieszny.

Miałem szczerą nadzieję, że Mark napisze na Twitterze, że cała ta sprawa zamienia się w zwykłą farsę, ale ta decyzja należała do niego. Nie była moja i postanowiłem to uszanować. Takie wystąpienie stałoby również w jawnej sprzeczności z oficjalną linią jego zespołu, a to dla zawodnika nigdy nie jest dobre. Ostatecznie prawdopodobnie takie słowa przedłużyłyby też agonię pacjenta – mam tu na myśli wiarygodność kolarstwa – tkwiącego na izbie przyjęć i czekającego na wypis, by móc wrócić do świata, który dawno już o całej sprawie zapomniał.

*

Przez kilka dni nie byłem najprzyjemniejszym towarzyszem dla innych, no ale nie można do końca życia się nad sobą użalać.

Co zadecydowało, że w końcu wziąłem się garść i rzuciłem w wir pracy? Poczucie, że wszystkich zawiodłem. Cały zespół BORA-hansgrohe i Williego, którzy pokładali we mnie olbrzymią wiarę i zainwestowali niemałe pieniądze, a potem musieli się ogromnie rozczarować, gdy największy atut zespołu nie osiągnął jednego z najważniejszych celów, dla których został ściągnięty. Giovanni, Gabriele, Maroš… Cały Team Peter, który tak ciężko pracował, by takie wyścigi jak Tour de France w ogóle były w moim wykonaniu możliwe, a potem patrzył, jak ostatecznie w tym tourze nie jadę. Moi zespołowi partnerzy koncentrowali się na tym wyścigu i podchodzili do niego z zaangażowaniem, wszyscy mieli jeden jasny cel, a potem ostry czubek ich międzykontynentalnego pocisku balistycznego został odcięty i rozbrojony. Najbardziej było mi jednak szkoda mojej rodziny i znajomych, którzy przyglądali się temu wszystkiemu na bieżąco, ale nie mogli nic zrobić. Czytali i oglądali wszystkie te złe rzeczy, które wygadywano na mój temat, więc czuli się w obowiązku stanąć w mojej obronie i mnie chronić. W takie dni jak te człowiek przekonuje się, co naprawdę znaczy „wierny fan”.

Musiałem coś zrobić – cokolwiek – byle tylko wyrwać się z nastroju, w który wpadłem. Najbardziej chciałem jednak zrobić coś dla wszystkich tych ludzi. Do końca touru zostały jeszcze dwa tygodnie, więc moi partnerzy i przyjaciele z ekipy byli na razie poza zasięgiem, wiedzieli

jednak, że jestem z nimi duchem i byłbym z nimi również ciałem, gdyby nie interwencja sędziów.

Za to dla moich przyjaciół, rodziny, członków Team Peter, którzy nie byli bezpośrednio zaangażowani w wyścig… Dla nich wszystkich mogłem coś zrobić.

Hm… Na co może się przydać Monte Carlo? Zadzwoniłem do ludzi od jachtów. Czy dałoby się załatwić jacht na dziesięć osób na wakacje? Powiedzmy na przyszły tydzień? Dałoby się? Świetnie. Chwilę później oddzwonili. Owszem, nie ma sprawy, mogą załatwić jacht na dziesięć osób, ale gdybym był zainteresowany, to…

Dawno, dawno temu najbogatszym człowiekiem na świecie był pewien grecki armator, niejaki Aristotelis Onassis. Od magnatów branży armatorskiej oczekuje się, że będą właścicielami luksusowych jachtów. Rzecz działa się niedługo po drugiej wojnie światowej, więc na morzach nie brakowało statków, których nie wykorzystywano już zgodnie z ich pierwotnym przeznaczeniem (którym było zatapianie jednostek pływających albo powstrzymywanie innych jednostek przed zatapianiem kolejnych). Jednym z takich statków był HMCS *Stormont*, kanadyjska fregata, która w czasie wojny ochraniała flotę handlową podczas bitwy o Atlantyk, a następnie pomagała wysadzać aliantów na plażach Normandii. Mierząca 99 metrów jednostka stanowiła idealną podstawę dla alchemików Onassisa, którzy otrzymali zadanie stworzenia najbardziej wystawnego pałacu, jaki kiedykolwiek pływał po morzach. Ta przebudowa kosztowała go cztery miliony dolarów, przy czym były to cztery miliony dolarów w 1954 roku. Pamiętajmy, że rzecz działa się w okresie dotkliwych powojennych trudności gospodarczych, więc ten jaskrawy pokaz zamożności musiał być nie w smak wielu ludziom. Gdy prace nad jednostką dobiegły końca, stała się ona najbardziej pożądanym statkiem na świecie i dla wielu nie utraciła tego statusu do dziś. Onassis ochrzcił ją *Christina O*, na cześć swojej córki.

Na pokładzie *Christiny O* gościły takie osobowości jak Richard Burton i Elizabeth Taylor, Grace Kelly i cała rodzina panująca z Monako, Frank Sinatra… Na kosztownym tylnym pokładzie tego statku cygara palił Winston Churchill. Długie letnie dni spędzała tam Jackie Onassis, kryjąc się przed tłumami gapiów, i to pomimo plotek, że jej nieżyjący mąż John F. Kennedy zwykł harcować pod pokładem tego statku z niejaką Marylin Monroe.

Dzisiaj – 20 lat po tym, gdy kosztem 50 milionów dolarów jacht znowu odnowiono – dostępny jest w prywatnym czarterze. Trzeba mieć tylko odpowiednio dużo kasy i cierpliwość, by zapisać się w pięcioletnią kolejkę oczekujących. Po prostu tak się złożyło, że ktoś odwołał rezerwację. Mogłem dostać ten jacht na wakacje, ale musieliśmy wypłynąć z Monte Carlo już nazajutrz.

Dobra, biorę.

Resztę dnia pamiętam jak przez mgłę. Musiałem skontaktować się ze wszystkimi i przekazać im, że jutro muszą się znaleźć w Monako, potem musiałem zabukować i opłacić wszystkim loty. Spędziłem mnóstwo czasu w internecie, na rozmowach z biurami podróży, nieustannie gdzieś dzwoniłem, co chwila ktoś oddzwaniał, a numery kart kredytowych, paszportów i lotów po prostu mi się mieszały. Normalnie takie sprawy załatwia w moim imieniu Gabri, ale na tourze ja nie zrobiłem tego, co do mnie należało, więc teraz postanowiłem zrobić to za niego i jakoś wynagrodzić mu moją wpadkę.

Gdy nazajutrz wychodziliśmy na przepiękne lipcowe Morze Śródziemne, niemal nie mogłem w to uwierzyć. Na pokładzie zmieściło się 28 osób.

W sumie trochę mnie to smuci, że nie mam jeszcze trzydziestki, a wiem, że już nigdy nie będę miał lepszych wakacji niż tamte magiczne i mistyczne dni na pokładzie *Christiny O*. Słońce przestawało świecić dopiero wtedy, gdy było do tego zmuszone przez linię horyzontu, za którą znikało, ustępując miejsca nocnemu niebu. Ptaki morskie i ławice ryb towarzyszyły nam w drodze niczym dworski orszak Ludwika XIV. Płynęliśmy sobie spokojnie wzdłuż Riwiery i Wybrzeża Liguryjskiego, podziwialiśmy widoki zwykle niedostępne dla tych, którzy atakują takie podjazdy jak Cipressa czy Poggio, a ja to właśnie robiłem, gdy ostatnio byłem w San Remo i tych okolicach. Podczas wyścigów kolarskich bywa się w wielu pięknych miejscach, ale rzadko zdarza mi się być tak oczarowanym jak w przepięknym Portofino, w którym spędziliśmy cudowne popołudnie, włócząc się zacienionymi wąskimi uliczkami pomiędzy wysokimi i barwnymi domami, na których nie brakowało świeżych ryb.

Jedliśmy jak dworscy faworyci Króla Słońce. Piliśmy tak, jak gdyby za tydzień miała się zacząć prohibicja. Ja miałem w sumie wrócić na rower, więc dla mnie ta prohibicja faktycznie się zaczynała. Gabriele skoczył z pokładu prosto w chłodną błękitną wodę, pokazując przy okazji swój nowy tatuaż. To był wspaniały portret Jokera z filmu *Mroczny Rycerz*

w kreacji Heatha Ledgera z nieśmiertelnym podpisem: „Why so serious?”. Ciekawe, skąd u niego ten pomysł.

Czas spędzony z ukochanymi ludźmi nigdy nie jest czasem straconym, nawet jeśli upływa nam na zwykłym marnotrawstwie czasu. Piękna sprawa.

Jeśli chodzi o sam jacht, to nawet nie wiem, od czego zacząć. Nie, to nie tak, doskonale wiem, od czego zacząć: od tylnego pokładu. Na tej wielkiej, otwartej przestrzeni dominuje piękny basen, na którego dnie znajduje się zapierająca dech w piersiach mozaika przedstawiająca pojedynek Tezeusza z Minotaurem. Zmarnowaliśmy tam wiele wspaniałych godzin w upalne dni. Gdy zaczynało zmierzchać, za dotknięciem jednego przełącznika woda z basenu odpływała, a jego dno podnosiło się do poziomu pozostałej części pokładu i tak oto powstawał wspaniały parkiet taneczny, na którym balowaliśmy aż do wschodu słońca.

Rozmawiałem ze skipperem – chyba nie sądziłeś, że sam prowadziłem ten jacht! – o wszystkich tych zbytkach i usłyszałem od niego, że stołki barowe na pokładzie były pokryte specjalnego rodzaju skórą z napletka wielorybów. Wiem, brzmi mało prawdopodobnie, ale dopóki nie zobaczę wyników badań laboratoryjnych obalających tę wersję, właśnie jej będę się trzymał.

Po prostu pozwoliłem, by przez kilka dni wszystko działo się samo. To było dla mnie niesamowite nowe uczucie, by nie próbować kontrolować wszystkiego wokół mnie. Pewnych rzeczy kontrolować się nie da, pogody, ruchów rywali w sprincie ani tego, jak inni postrzegają twój ruch łokciem.

Nie miałem wpływu na UCI, ASO ani na sędziów, miałem natomiast wpływ na moją formę i moje działania. Od tego momentu właśnie na tym zamierzałem się skupić.

Jeszcze tylko jedna drobnostka. Najwyraźniej nad równowagą też nie miałem kontroli. Idąc do zainstalowanego na pokładzie jacuzzi, poślizgnąłem się i poleciałem twarzą do przodu. Uderzyłem o przeciwległą ścianę urządzenia i wybiłem sobie dwie jedynki. Zęby te – które wyrosły w miejsce mleczaków, gdy miałem dziewięć lat – do tego momentu służyły mi znakomicie, przetrwały wszystkie upadki, które zaliczyłem jako kolarz. Postanowiliśmy nikomu o tym nie mówić, żeby nie było na nas – no dobra: na mnie – i na *Christinę O*. Wtedy zaczynałem już rozumieć, że ten jacht jest kluczem do wszystkiego. Gdyby nie *Christina O*, nie byłoby mowy o zakończeniu tego sezonu w chwale, nie byłoby Bergen, nie byłoby

trzeciego z rzędu tytułu mistrza świata. Okazała się ona moim pływającym pałacem odkupienia.

Cóż, wszystkiego kontrolować nie mogę, ale mogłem znaleźć dentystę.

MOI RYWALE

Wiele osób pyta mnie o innych kolarzy: „Hej, Peto, a ten Kristoff to jaki jest? A Froomey? A Cancellara?”.

Tak naprawdę to nie wiem. Oczywiście znam ich wszystkich i zwykle jesteśmy względem siebie bardzo uprzejmi, okazujemy sobie szacunek i dbamy o siebie, ale czy ja któregoś z nich znam? Nie za bardzo. Oni też opowiedzą ci o tym, jak jeżdżę, jak reaguję w określonych sytuacjach, może przytoczą jakąś historię albo anegdotę, ale żaden z nich nie może z ręką na sercu powiedzieć, że naprawdę mnie zna.

Ludzie mówią, że razem pracujemy, ale to też nie jest prawda. Wyobraź sobie, że prowadzisz sklep na głównej ulicy handlowej. To oczywiste, że lepiej poznasz pracowników swojego sklepu. Jeżeli interes będzie się kręcił i ludzie będą lubili u ciebie pracować, to z czasem poznasz lepiej takiego Macieja Bodnara, Romana Kreuzigera czy Marcusa Burghardta. No dobra, ale co z tym Tomem, który pracuje w piekarni obok? Wydaje się miły. W zeszłym roku na przyjęciu bożonarodzeniowym pogadaliśmy trochę przy piwie. Spoko facet… A Marcel? Też w porządku. Zapewne rozumiesz już, co mam na myśli. Ja z moimi rywalami nie pracuję, a do tego kolarstwo jest tak zmiennym sportem, że gdy w końcu już kogoś lepiej poznasz, to zaraz znika on z twojego kręgu.

Do tego dochodzi jeszcze to, że wykonujemy różne zadania, które nie zachodzą na siebie w takim stopniu, jak mogłoby się wydawać. W 2015 roku z Alberto widziałem się może na dwóch wyścigach, bo mieliśmy zupełnie inaczej ułożone kalendarze, a przecież jeździliśmy w tym samym zespole. Niektóre ekipy – na przykład Sky – dzielą swoje mocne składy na odrębne grupy, grupę na klasyki, grupę na Giro, grupę na Hiszpanię. W obrębie tych samych grup działają ci sami zawodnicy, masażyści, mechanicy, trenerzy i dyrektorzy sportowi, a do ewentualnych przetasowań dochodzi tylko wtedy, gdy zajdą jakieś zmiany. W BORA-hansgrohe mamy to szczęście, że nie jesteśmy tak dużą ekipą, żebyśmy mogli się wszyscy nie znać. Oczywiście cały czas się rozrastamy i pewnie kiedyś okaże się, że też musimy zastosować podobne rozwiązanie. Nowi członkowie naszego

zespołu, którzy przychodzą do nas z początkiem sezonu, już mają trudniej, niż mieliśmy my.

Mam w zawodowym peletonie dobrych znajomych, z którymi spotykam się na piwo czy pizzę, ale najczęściej są to ci kolarze, z którymi najchętniej trenuję albo którzy mieszkają gdzieś nieopodal. Przykładem niech będzie tu Sylwester Szmyd, mój przyjaciel, partner treningowy i wieloletni sąsiad, a obecnie także mój trener. Jednym z nielicznego grona zawodników, z którymi spędzam więcej czasu, choć jeździmy w różnych teamach, jest Oscar Gatto.

O innych kolarzach z peletonu mogę powiedzieć w zasadzie tyle, jak mi się jeździ z nimi albo przeciwko nim. Nie przychodzi mi do głowy nikt, o kim mógłbym powiedzieć, że się nie dogadujemy, przynajmniej na tej powierzchownej płaszczyźnie kontaktu, jaki ma się z ludźmi, z którymi pracuje się w tym samym miejscu. Nawet Mark Cavendish, bohater najbardziej kontrowersyjnej i najszerzej omawianej sytuacji z 2017 roku, którą ja w sposób niezamierzony wywołałem, powiedziałby, że jest między nami wzajemny szacunek. Przynajmniej ja bym to tak ujął. Stanowimy grupę facetów ostro rywalizujących ze sobą na najwyższym możliwym poziomie, a przy tym startujemy w dyscyplinie, w której różnica między sukcesem a porażką potrafi sprowadzać się do czasu tak krótkiego jak spust migawki.

Każdy z nas ma inny kalendarz startów, a to oznacza, że przez cały sezon nie mam zbyt wielu okazji, aby pogadać z najwybitniejszymi sportowcami w naszej dyscyplinie. Na przykład Alejandro Valverde i Nairo Quintany, kolarskich gigantów i liderów ekipy Movistar, nie znam prawie wcale. Nigdy nie wyszliśmy poza przyjazne powitania i uśmiechy, bo nasze ścieżki bardzo rzadko się krzyżują. Sylwester jeździł z nimi dwoma przez parę lat i wiem od niego, że ukształtowała się między nimi ciekawa dynamika. Wieloletnie doświadczenie Valverde czyni go praktycznym liderem zespołu, za to Quintana cieszy się lepszą reputacją poza zespołem, zwłaszcza w Ameryce Południowej, przez co jego pozycję można porównać do pozycji kapitana głównego okrętu albo admirała floty. A jeśli chodzi o ploteczki, to mam coś takiego, przy czym podkreślam, że wiem to tylko z drugiej ręki, od Sylwestra. Gdy on i jego żona jechali na miesiąc miodowy do Kolumbii, okazało się, że Quintana w tajemnicy zadbał o cały ich pobyt w najmniejszych detalach. Dzięki niemu spędzili tam wakacje życia. To właśnie tego typu facet.

Chris Froome zawsze zachowuje się bardzo przyjaźnie i jest dla nas wszystkich wzorem do naśladowania, jeśli chodzi o zaangażowanie. Mam tu na myśli nie tylko samą jazdę, ale i lojalność wobec swojego zespołu. Osoby postronne mogą sobie spekulować na temat jego aktualnej pozycji w kolarskim świecie, a on i tak zagryza zęby i dalej robi swoje. Pewnego dnia rozmawiałem na ten temat przy kolacji z Gabrielem i Giovannim. Wszystkim nam trudno było uwierzyć, że Chris Froome miałby być wyrachowanym oszustem stosującym doping. Facet robi wrażenie raczej roztargnionego profesora wyższej uczelni, więc w jego przypadku znacznie bardziej prawdopodobne jest, że ktoś gdzieś popełnił jakiś błąd. Fakt pozostaje jednak faktem, doszło do naruszenia przepisów, a to zwykle prędzej czy później pociąga za sobą przykre konsekwencje. Przeciętnemu fanowi trudno jest to ocenić, bo dla niego – zza płachty gazety sportowej – oszust jest oszustem.

Wydaje mi się, że to dobra okazja, aby napisać coś więcej o zawodowym kolarstwie i stosowanych w nim badaniach antydopingowych.

Pierwsze i najważniejsze jest to, by przekazać inspektorom niezwykle szczegółową rozpiskę tego, kiedy i gdzie zamierza się być w danej chwili. Nie ma mowy o spontanicznych zmianach planów. Nie mogę sobie skoczyć do kuzyna pograć na PS4, bo zaczęło padać i nie mam ochoty wyjeżdżać na zaplanowany trening. Nie mogę wpaść do szpitala odwiedzić przyjaciela, który tam leży. Muszę się trzymać wyznaczonego wcześniej planu, a jeśli już muszę zboczyć z trasy, muszę mieć po temu cholernie dobry powód i z wyprzedzeniem poinformować o tym odpowiednie osoby. Nic dziwnego, że błędy się zdarzają, dlatego nie możemy z góry nazywać oszustem kogoś, komu się takie potknięcie przytrafiło. Nie pozostaje nam nic innego, jak pogodzić się z faktem, że ten rygor stanowi nieodłączny element naszej pracy, tak samo jak imprezy promocyjne dla sponsorów czy skuteczny trening.

W całym tym tygodniowym chaosie codziennie musimy wyznaczyć sobie godzinne okno, w którym absolutnie bezwzględnie musimy być w domu, albo w miejscu, w którym akurat przebywamy w trasie. Ja podaję zwykle przedział od szóstej do siódmej rano albo od siódmej do ósmej rano, bo wiem, że w tych godzinach nigdy się nigdzie nie ruszam. Fakt, gdy człowiek chce się wyspać, a o szóstej rozlegnie się pukanie do drzwi, to rzeczywiście jest to trochę uciążliwe, ale to niewielka cena za możliwość zagwarantowania czystości naszego sportu oraz naszej własnej reputacji.

Jeżeli inspektorzy zjawią się poza tym godzinnym oknem, za to w dniu, w którym zaznaczyliśmy, że będziemy przebywać w domu, mamy godzinę na powrót do domu i poddanie się badaniom. Tak naprawdę problem z tym systemem mam tylko wtedy, gdy dostaję wezwanie o szóstej rano w trakcie wyścigu etapowego jak Tour de France, bo podczas takich imprez sen jest bezcenny i w sumie dość o niego trudno.

Gdy ktoś wygrywa etapy, jedzie w koszulce lidera albo przewodzi w którejś z klasyfikacji UCI, to jest sprawdzany przy okazji każdego wyścigu. W trakcie sezonu przekazuję do badań dosłownie kilkaset próbek. Wszystkie one są analizowane, tak jakby stanowiły jedyny i niepodważalny dowód winy bądź niewinności. Jeśli zliczyć badania wykonywane podczas wyścigów, kontrole domowe i dużą liczbę wyrywkowych kontroli przypadkowych, to pewnie po uśrednieniu tego w skali roku wychodzi, że jestem badany mniej więcej raz w tygodniu. Zdecydowanie i bezapelacyjnie uważam, że ta gra jest warta świeczki. Sądzę wręcz, że takie częste i nieustanne kontrole są lepsze, bo wówczas występują mniejsze wahania w wynikach badań. Wcześniej pojawiały się historie o zawodnikach, na których padał cień podejrzenia, ponieważ między kolejnymi badaniami wychodziły im duże rozbieżności, a przecież gdy na przykład jadę na intensywne treningi wysokościowe, byłbym zawiedziony, gdyby nie znalazło to przełożenia na moje wyniki. Dlatego testów powinno być więcej, a nie mniej.

Podam przykład: załóżmy, że dwa tygodnie temu w sobotni wieczór wybrałeś się ze znajomymi na miasto. Wypiłeś, powiedzmy, pięć piw, w drodze powrotnej do domu zjadłeś kebab, o pierwszej w nocy byłeś w łóżku. Wstałeś o ósmej rano, czułeś się świetnie, więc postanowiłeś pojeździć na rowerze. Za to tydzień temu w sobotę poszedłeś imprezować w tym samym towarzystwie, wypiłeś pięć piw, zjadłeś kebab, położyłeś się spać o pierwszej, ale w niedzielę rano obudziłeś się z okropnym kacem i nie byłeś w stanie ustać na nogach, a co dopiero mówić o jeździe na rowerze. Brzmi znajomo? Nie zawsze jesteśmy w stanie przewidzieć, jak nasze ciało zareaguje danego dnia na różne bodźce. Właśnie dlatego zawodnicy powinni poddawać się badaniom nieustannie, bo chociaż powtarzają regularnie dokładnie to samo, z dnia na dzień mogą czuć się zupełnie inaczej. Wszelkie wyraźne odchylenia od normy w wynikach badań budzą podejrzenia, a częste poddawanie się testom pozwala łatwiej i czytelniej wskazywać prawidłowości. Oczywiście inne podejście mają do tego kolarze

chcący stosować doping, bo oni od częstych badań zostaną przyłapani – i bardzo dobrze.

Wróćmy jednak do naszego głównego tematu. Najwięcej czasu spędzam nie z zawodnikami walczącymi o triumf w generalce wielkich tourów, ale ze sprinterami. Sprint to jeden z tych aspektów kolarstwa, który wystawia charakter zawodników na widok publiczny. Trudno jest na przykład powiedzieć za dużo o tym, jaki jest konkretny pływak, za to każdy, kto widział kiedyś mecz z udziałem Zlatana Ibrahimovicia, z pewnością wyrobi sobie taką czy inną opinię na temat jego charakteru. Jest zupełnie możliwe, że będzie to opinia daleka od rzeczywistości, ale fakt pozostaje faktem.

Zacznijmy od tego, że trzeba mieć w sobie sporo wigoru, by w ogóle zostać sprinterem. Nie dam się wciągnąć w rozważania o tym, kto jakim jest człowiekiem, mogę natomiast scharakteryzować poszczególnych kolarzy przez pryzmat tego, jakimi są sprinterami.

Najszybszym na prostej przez większą część mojej kariery zawodowej był i jest Marcel Kittel. Jeśli chodzi o osiągane maksymalne szybkości, jest bardzo trudnym rywalem. Jeśli wszystko ułoży się po jego myśli, często wygrywa. Na szczęście dla reszty z nas wiele innych czynników może pokrzyżować mu plany i często tak się właśnie dzieje.

Choć André Greipel nie młodnieje, Marcel nadal może się od niego sporo nauczyć. Greipel to prawdziwy dżentelmen, a przy tym w każdym wyścigu budzi respekt swoich rywali, a już w szczególności sprinterów. Dzięki swym znakomitym umiejętnościom utrzymuje się w ścisłej czołówce, choć na podstawie jego metryki można by się spodziewać, że nie będzie już tak szybki jak dawniej. Mówimy tutaj o naprawdę niewielkich zmianach, które mogą zrobić olbrzymią różnicę. Jego długowieczność w naszym sporcie jest czymś naprawdę wyjątkowym. On po prostu umie to robić lepiej od nas wszystkich i niemal zawsze absolutnie właściwie ocenia sytuację.

W ostatnich sezonach najszybszym sprinterem był Kittel, natomiast największe nadzieje na przyszłość rokuje moim zdaniem Fernando Gaviria. Facet jeździ porażająco szybko, ma w ekipie Quick-Step znakomitych nauczycieli, a do tego skończył dopiero 23 lata. Pewnie, że w tym pokoleniu pojawią się również inni utalentowani zawodnicy, ale będą musieli być naprawdę szybcy, jeśli Gaviria ma nie zostać samodzielnym królem sprintu. Odnoszę wrażenie, że ten, kto na płaskich etapach Tour de France wpadnie na metę przed Gavirią, będzie zwycięzcą.

Jeśli chodzi o dynamiczne, wybuchowe ataki, Mark Cavendish jest niekwestionowanym liderem już od bardzo dawna. Aż trudno uwierzyć, że wygrał cztery etapy Tour de France jeszcze w 2008 roku. Gdy już wyjedzie na czoło finiszującej grupy, mało kto jest w stanie go dogonić, choć trzeba przyznać, że lata najwyższej formy ma już chyba za sobą. Jak pokonać Cava? Trzeba pamiętać, że osiągana przez niego maksymalna prędkość jest niezrównana, ale on nie potrafi utrzymać jej przez dłuższy czas. W jego przypadku odpowiednie wyczucie momentu ataku ma jeszcze większe znaczenie niż dla innych sprinterów. Gdy jedzie z przodu, nie należy się poddawać, ale gdy jedzie z tyłu, do samego końca nie można odmawiać mu szans.

Przeciwieństwem Marka jest Alexander Kristoff. Jeśli chodzi o jego dynamikę ataku, to nie za bardzo jest o czym pisać, za to jak się już rozpędzi, to osiąga prędkość przelotową odrzutowego myśliwca na wysokości 6000 metrów. Gdy ma okazję rozpędzić się na dłuższym dystansie i znajdzie lukę, by wyjechać na czoło, naprawdę trudno jest go dogonić. Prawdopodobnie mógłby wygrywać znacznie więcej wyścigów, ale inni zawodnicy – nie wyłączając mnie – wykorzystują tę jego prędkość we własnych celach, co nie zmienia faktu, że Kristoff jest groźnym rywalem. Gdybym tak zebrał najbardziej wyrównane finisze z ostatnich lat, podejrzewam, że Alexander wziął udział w połowie z nich, między innymi w tamtym pamiętnym pojedynku ramię w ramię w Bergen. Nie zapominajmy, że ten facet ma na koncie dwa zwycięstwa w monumentach, co najlepiej świadczy o tym, że potrafi utrzymywać się w czołówce trudnego wyścigu, a potem znaleźć w sobie wystarczająco siły, by wygrać, gdy inni sprinterzy odpadają.

Przejście od sprintera do specjalisty od klasyków nie jest łatwe i przez kilka dobrych lat wydawało mi się, że nie uda mi się tego dokonać. Chyba najlepszym przykładem kogoś, kto osiągnął to współcześnie, jest Tom Boonen. W Roubaix wszedł na podium już jako 21-latek, a pięć lat później założył zieloną koszulkę w Tour de France. Jeździł w zawodowym peletonie tak długo, właśnie dzięki prezentowanemu przez siebie stylowi. Był niesamowicie płynnym zawodnikiem. Aż trudno było sobie wyobrazić, żeby miał popsuć rower. O tym mówił właśnie Zanatta, stwierdzając, że nigdy nie wygram w Paryż–Roubaix. Ja uderzam rowerem w każdą kolejną kostkę, którymi wybrukowana jest droga, natomiast Tommeke zdawał się lewitować kilka centymetrów nad drogą, trochę jak japoński pociąg

jednoszynowy. Trzech Ronde van Vlaanderen i czterech Paryż–Roubaix nie wygrywa się przypadkiem. Przez większość kariery Tom reprezentował barwy grupy Quick-Step, co – wbrew powszechnemu przekonaniu – nie zawsze dawało mu przewagę. To był tak silny zespół i dysponował tak wieloma potencjalnymi zwycięzcami, że dla wielu swoich kolegów z ekipy Boonen był po prostu rywalem. Pamiętasz zwycięstwo Nikiego Terpstry w Paryż–Roubaix, gdy żaden z kolarzy Quick-Step nie chciał podciągnąć swojego lidera z powrotem na czoło wyścigu?

Kolejnym gigantem klasyków jest bez wątpienia Fabian Cancellara. Na szczyt dotarł inną drogą niż większość z nas. Przez długi czas słynął jako specjalista od jazdy na czas na krótkich dystansach, ale ostatecznie wygrał w karierze siedem monumentów, dokładnie tyle samo co Boonen. Ich kariery nieustannie się przeplatały. Gdy ja pojawiłem się w peletonie, Cancellara nie był za bardzo zadowolony z naszych początkowych starć. Pierwszy w karierze etap Tour de France udało mi się wygrać właśnie dzięki niemu, wykorzystałem jego atak w końcowej fazie wyścigu, by samemu spróbować szczęścia. Potem na linii mety w zwariowanym geście radości zasalutowałem, a on odebrał to jako wyraz braku szacunku. Z czasem nabrałem do niego dużego respektu, bo jest nie tylko dżentelmenem, ale także rozumie, że rywalizacja przynosi korzyści wszystkim zainteresowanym. Jeśli chodzi o mnie, to po prostu uwielbiałem patrzeć na niego na rowerze. Miał pełną kontrolę dzięki mocnym mięśniom tułowia. Eksperci często krytykowali go za to, że podczas wyścigów za dużo pracuje i w ten sposób pomaga swoim rywalom. Wiecie co? I co z tego? Co z tego, że nie wygrał tylu wyścigów, ile potencjalnie mógł wygrać? Zapewniał ludziom rozrywkę, był showmanem, który zawsze, gdy wsiadał na rower, dawał z siebie wszystko. To dlatego kochali go fani – nie tylko z powodu jego znakomitych osiągnięć, ale też z uwagi na styl i brawurę, stanowiące okrasę każdego wyścigu, w którym startował Cancellara. Nigdy nie zostanę Fabianem Cancellarą, ale chcę jeździć właśnie tak jak on.

Jeśli chodzi o moich obecnych rywali w peletonie, to od samego początku moja kariera przeplata się z karierą Michała Kwiatkowskiego. Gdy mieliśmy po 17 lat, obaj wzięliśmy udział w mistrzostwach świata juniorów w Meksyku. On reprezentował Polskę, ja – Słowację. Rok później Michał wygrał jazdę na czas w Kapsztadzie, a ja wywalczyłem srebrny medal w wyścigu przełajowym. Jak na kogoś o tak wątłej budowie ciała,

Kwiato dysponuje niesamowitą siłą i odpornością. W początkowym okresie mojej kariery nie radziłem sobie na dłuższych dystansach, a Kwiato – mój rówieśnik – w wieku 24 lat wygrał chyba najdłuższy z wyścigów, czyli mistrzostwa świata w kolarstwie szosowym. Już wcześniej tamtej wiosny pokonał mnie w Strade Bianche, wyprowadzając atak, na który nie byłem w stanie skutecznie odpowiedzieć. Jest ostatnim zawodnikiem, który nosił przede mną tę wspaniałą tęczową koszulkę. Ktoś musiałby być naprawdę odważny, by zaryzykować stwierdzenie, że Kwiato już nigdy jej nie odzyska. Michał jest również zwycięzcą prawdopodobnie najlepszego wyścigu, w jakim brałem udział. Mam na myśli tę edycję Mediolan–San Remo, w której odstawiłem peleton na Poggio, ale nie udało mi się zgubić ani jego, ani Juliana Alaphilippe'a. Kwiato wygrał z nami w niesamowitym trzyosobowym sprincie na Via Roma. Jego naprawdę nie można bagatelizować. Nie ma chyba takiego wyścigu, o którym można by z góry powiedzieć, że Michał na pewno go nie wygra.

Na sam koniec zostawiłem sobie GVA, czyli Grega Van Avermaeta. Zdaniem bukmacherów jesteśmy niemal jak papużki nierozłączki. Podobnie jak ja, Greg zawsze jedzie na czele. Wszyscy na niego uważają, podobnie jak na mnie. Odkąd Fabian Cancellara i Tom Boonen zakończyli kariery, nie jest łatwo ani Gregowi, ani mnie. Można odnieść wrażenie, że wszyscy w peletonie wychodzą z założenia, że tylko nam dwóm warto zawisnąć na kole, a przecież to piramidalna bzdura. Teoretycznie żadnego z nas nie można nazwać dominującym, nie można nas tak nawet nazwać w ujęciu łącznym, choć ja jestem mistrzem świata, a on jest mistrzem olimpijskim. To aż zabawne, jak wiele mamy z Gregiem wspólnego i jak bardzo jesteśmy do siebie podobni. Nasze kalendarze startów wyglądają niemal tak samo, stawiamy sobie te same cele, obaj jeździmy agresywnie i staramy się łapać do ucieczek, obaj jesteśmy dobrymi sprinterami, obaj stanowimy realne zagrożenie w końcówce długich wyścigów. Mimo to mamy skrajnie różne charaktery. Może to dlatego, że Greg jest Belgiem? Na jego barkach spoczywa tak duża presja flamandzkiej historii kolarstwa, tak duże oczekiwania, że zostanie następcą takich sław jak Merckx, Van Looy, Schotte, De Vlaeminck, Museeuw i Boonen. Wokół nas nigdy nie brakuje innych znanych zawodników, specjalistów w różnych dziedzinach, którzy na jednych etapach będą mocniejsi, a na innych słabsi. To może działać przeciwko nam, gdy będą źródłem presji, albo na naszą korzyść, jako kamuflaż. Kiedyś cholernie mnie wkurzało, że gdy w grupie jedziemy Greg

i ja, on jest traktowany jak każdy inny kolarz, a mi wszyscy wsiadają na koło, jakbym miał jakieś dopalacze albo jakby czekali, aż pstryknę jakiś przełącznik i wzbiję się w powietrze. Teraz jednak to postrzeganie zaczyna się zmieniać i pewnie ma to związek z wycofaniem się dwóch gigantów. Dzisiaj Gregowi jest już trudniej uciec niż wcześniej. Do tego jest supermiłym facetem, niezwykle bezpośrednim i uczciwym, a przy tym niezmiennie groźnym rywalem. Nie ma mowy, żeby Greg brał udział w wyścigu tylko po to, żeby go ukończyć. W moich oczach zawsze będzie go to czynić jednym z tych dobrych.

2017
JESIEŃ

Wakacje na *Christinie O*, na całych jej 99 metrach, uratowały dla mnie ten sezon. Tego jednego byłem absolutnie pewien. Teraz musiałem jedynie wrócić na rower i świat znów będzie taki jak dawniej. Czasami najlepszym planem jest ten najprostszy. Bez spiny.

Postanowiłem trzymać się tego, co znane i sprawdzone, pojechałem więc do Park City w Utah na trening wysokościowy oraz w poszukiwaniu dodatkowej odrobiny spokoju. W Stanach Zjednoczonych znajduję coś, co relaksuje mnie od razu, gdy tylko samolot usiądzie na płycie lotniska. Uwielbiam tempo i styl życia charakterystyczne dla Zachodniego Wybrzeża. Dwa tygodnie jazdy, jedzenia i spania na wysokości 2200 metrów nad poziomem morza z pewnością przyspiesza korzyści osiągane z treningu, nawet jeśli po kilku pierwszych dniach ma się nogi z ołowiu i płuca tak małe, że byłby problem z nadmuchaniem balona. Za to gdy zbliżał się termin mojego kolejnego startu, tym razem w Kanadzie, byłem już w znakomitej formie.

Na starcie Grand Prix Québec stanąłem jako mistrz. Czułem się mocny i z optymizmem spoglądałem w kolejne tygodnie, bo to właśnie tutaj przed rokiem rozpoczynałem jakże udany Projekt Pustynia. Kanada to pod wieloma względami świetny sprawdzian przed mistrzostwami świata i to nie tylko z uwagi na miejsce tego wyścigu w kalendarzu, ale także dlatego, że trasa jest poprowadzona pętlą, a to zawsze coś innego niż wyścig z punktu A do punktu B. Można się kilkakrotnie przyjrzeć finiszowi, można zobaczyć, gdzie rywale mocniej przyciskają, które zakręty mogą sprawiać problemy, gdzie najprawdopodobniej należy spodziewać się ataków.

Jak już wiesz, wyznaję zasadę, że nie ma dwóch takich samych wyścigów, muszę jednak przyznać, że GP Québec 2017 do złudzenia przypominało zawody z 2016 roku. Podobnie jak przed rokiem, na ostatnich kilkuset metrach Rigoberto Urán dwukrotnie próbował sprintu na dłuższym dystansie, a potem zrobił się chaos, gdy poszczególne pociągi rozprowadzające zaczęły sobie wzajemnie przeszkadzać. W takich sytuacjach cała sztuka polega na tym, żeby nie spanikować, skupić się na własnej prędkości i cieszyć się z na tyle wysokiego tempa, że nie ma

większego ryzyka bycia dopadniętym przez peleton. Zgodnie z moimi oczekiwaniami na jakieś 150 metrów przed metą, gdy kolejni rozprowadzający zaczęli zostawać w tyle, pośrodku drogi utworzyła się piękna luka z gatunku tych, jakie Peter Sagan lubi najbardziej. Zaatakowałem i pierwszy wpadłem na metę.

Podobnie jak w 2016 roku, drugi był Greg Van Avermaet, w związku z czym po wyścigu dziennikarze zaczęli dopytywać, czy za dwa tygodnie w Bergen też planuję powtórkę. „W Norwegii na starcie stanie znacznie więcej zawodników niż tylko Greg i ja" – odparłem. Stu kolarzy, sto różnych historii, tyle że w Bergen miało być raczej dwustu kolarzy i dwieście różnych historii.

Chwilę później ktoś mi uświadomił, że właśnie odniosłem 100. zwycięstwo w mojej karierze zawodowej. Znowu sto różnych historii, ale innych. Pewnie, że taki wynik to powód do dumy, ale w tamtej konkretnej chwili uznałem, że każde z tamtych zwycięstw z osobna sprawiło mi większą radość niż wszystkie razem. Może kiedyś, jak już będę grubym staruszkiem i będę usiłował przekonać Marlona, że kiedyś byłem kimś, sięgnę po tego typu zabawne statystyki, ale na razie będę robił to samo co dotychczas – starał się wygrać każdy wyścig, w którym wystartuję. „Wolałbym dożyć 100 lat niż wygrać 100 wyścigów" – odpowiedziałem pismakom.

W drugim kanadyjskim wyścigu, który odbywał się dwa dni później w Montrealu, nie udało mi się odnieść 101. triumfu. Fani sądzili pewnie, że będzie to dla mnie rozczarowanie, ale ja potraktowałem ten występ jako niezwykle przydatny trening. Spodziewałem się, że skoro jestem w formie i do tego mam na plecach tęczową koszulkę, wszyscy będą naśladować każdy mój ruch. Niemądrze byłoby oczekiwać czegokolwiek innego. Równie dobrze mogli powiedzieć otwarcie: „No dalej, mistrzu, pokaż, co tam chowasz w zanadrzu". Uważam, że to zupełnie normalne, a przy tym i tak nijak ma się do presji obecnej podczas właściwych mistrzostw świata, na które każdy zawodnik przyjeżdża z zamiarem powrotu do domu ze złotym medalem. Owszem, będą pilnować każdego twojego ruchu, ale będą też bardziej skłonni zdziałać coś samemu. Im więcej takich potencjalnych kandydatów do zwycięstwa, tym mniejsze szanse ma faworyt, jeśli oczywiście nadal nim jest.

Tak więc w Montrealu czekał mnie naprawdę trudny wyścig, zresztą okazał się trudny dla całego naszego zespołu. Czegokolwiek próbowaliśmy,

natychmiast ktoś nas kontrował. W Quebecu cała ekipa BORA-hansgrohe – w tym Juraj, który miał mi towarzyszyć w Bergen – spisała się znakomicie. Świetnie kontrolowali czoło stawki w końcowych fragmentach rywalizacji i w Montrealu też dali z siebie wszystko. Gdy pod koniec wyścigu zaczęły pojawiać się pierwsze ataki, nikt – ale to nikt – nie pomagał nam w pogoni. Wszyscy tylko wisieli mi na kole w nadziei, że sam ściągnę uciekających rywali, a wtedy zawodnicy jadący za mną będą mogli wyprowadzić kontratak. W końcowym sprincie wpadłem na metę tuż za Gregiem i Michaelem Matthewsem (to ta sama trójka, która była na podium w GP Québec, tylko w innej kolejności), tyle że tym razem zajęliśmy siódme, ósme i dziewiąte miejsce. Było trudno, ale właśnie taki wyścig był mi potrzebny.

*

Z Kanady do Monte Carlo wróciłem tylko na kilka dni, w Bergen miałem brać udział także w drużynowej jeździe na czas. To zawsze pierwsza impreza w kalendarzu mistrzostw świata, żeby zawodnicy i zespoły mieli trochę czasu na przegrupowanie przed najważniejszym wydarzeniem, którym jest wyścig szosowy. Do mistrzostw w Bergen przygotowałem się najlepiej, jak się tylko dało. Do tego na moją korzyść działało doświadczenie, bo też wygrywałem tę imprezę już dwukrotnie. Dzięki *Christinie O* i występom w Kanadzie tuż przed startem w mistrzostwach byłem chyba w najlepszej formie w całej mojej karierze.

No i wtedy wszystko się posypało.

W Monako obudziłem się z gorączką. Zlał mnie pot, miałem gigantyczny katar. Kolarze często chorują, wymagamy od naszych organizmów tak wiele, że po prostu igramy z ogniem. Przez cały czas balansujemy na krawędzi, przekraczamy granice tego, co normalnie uznaje się za rozsądne. Nic zatem dziwnego, że czasem wszystko szlag trafia. Tylko że tym razem tak to nie wyglądało. Byłem w życiowej formie, a mimo to leżałem w łóżku cały w pocie i dreszczach, gdy za oknem toczyło się dynamiczne życie charakterystyczne dla Monte Carlo. Po prostu dopadł mnie któryś z najzwyklejszych na świecie wirusów, jakie łapie się od innych na wyścigu, w hotelu, w samolocie czy gdziekolwiek indziej. Mam tylko nadzieję, że ten, kto mnie tym zaraził, sam cierpiał w łóżku tak samo jak ja.

Team Peter od razu wziął się do pracy, jak zwykle zresztą, gdy nadchodzi trudniejszy okres. Giovanni i Gabriele zadzwonili do Jána Valacha, by poinformować go, że szanse na mój udział w drużynowej jeździe na czas są zerowe – te zawody miały się odbyć nazajutrz! – oraz że nie wiadomo, czy stanę na starcie wyścigu szosowego. Cała trójka zadeklarowała, że podejdą do całej tej sytuacji ze spokojem, ale na wszelki wypadek postanowili do ostatniego momentu niczego nie przekreślać. Mieli świadomość, że wszelkie oczekiwania co do mojego udanego występu za tydzień powinny zostać natychmiast stonowane.

A ja? Przez trzy dni nie wstawałem z łóżka.

Oznaczało to tyle, że gdy wreszcie wstałem i odsłoniłem zasłony, by wpuścić do pokoju światło poranka, była już środa. Ciągle jeszcze byłem w Monte Carlo, a wyścig miał się odbyć w niedzielę, 2500 kilometrów dalej.

Tego samego dnia oraz w czwartek pojeździłem trochę na rowerze. W piątek rano czułem się całkiem nieźle, więc obdzwoniłem kumpli z Monako. Jeżeli w niedzielę miałem stanąć na starcie, teraz musieliśmy mocno potrenować. Tak oto tego pięknego, jesiennego śródziemnomorskiego poranka Sylwester Szmyd, Oscar Gatto, Moreno Moser, Alex Saramontis i ja wyruszyliśmy w kierunku Alp Nadmorskich. Czułem się dobrze, więc wszyscy się popisywaliśmy – każdy chciał dać pozostałym jak największy wycisk. Ten, kto kiedykolwiek jechał tamtą drogą z Francji do Włoch, oddzielającą Riwierę od gór, wie, że znajduje się tam kilka całkiem sporych podjazdów. Owszem, dla zawodowego kolarza Monako to świetne miejsce do zamieszkania z wielu różnych powodów, ale możliwość wyjazdu wprost spod domu w góry jest jednym z najważniejszych. W ciągu zaledwie kilku minut można zatracić się fizycznie i psychicznie, zapomnieć, że tuż za plecami i trochę niżej ma się gęsto zaludniony pas wybrzeża Nicea–Antibes–Monako.

W ramach popisywania się, po trzech godzinach jazdy z wybrzeża, na jednym zjeździe wąską kamienistą drogą, Oscar pokusił się o spektakularnie wyglądający uślizg tylnego koła w jednym szczególnie zachęcającym prawym zakręcie. Jak jednak niejednokrotnie miałem okazję się przekonać, takie popisy często źle się kończą. Taki właśnie los spotkał Oscara. Jego tylna opona mocno się zdarła, naszym oczom ukazała się dętka, a potem rozległ się głośny strzał, gdy dętka uległa przebiciu.

– *Cazzo*, Gatto? Co to kurwa miało być?

Wszyscy się uśmialiśmy i opróżniliśmy bidony. Uznaliśmy, że to znakomita okazja, by nawodnić organizm. Zerwałem kawałek owijki z kierownicy, by zakryć od wewnątrz dziurę w oponie Oscara – cóż mam powiedzieć, młodzi adepci kolarstwa górskiego muszą nauczyć się sobie radzić – a potem założyliśmy nową dętkę i ją napompowaliśmy. Gabriele mówi, że we własnym mniemaniu jestem jakimś Inspektorem Gadżetem.

Pojechaliśmy dalej w góry, nie odpuszczając żadnej dróżce i żadnej górze. Moja wykonana naprędce naprawa wytrzymała godzinę. Potem – bang! Przez Oscara znów wszyscy musieliśmy stanąć.

– *Vaffanculo*, Oscar!

Znów się napiliśmy, bo już kilkakrotnie napełnialiśmy bidony z przydrożnych kranów czy górskich strumieni. Tym razem pociąłem pusty bidon i umieściłem kawałek zakrzywionego plastiku w tym, co zostało z opony Oscara. Czy Inspektor Gadżet pomyślałby o czymś takim? Założyliśmy następną zapasową dętkę i w drogę.

Mieliśmy za sobą sześć godzin jazdy i ścigaliśmy się już w kierunku domu. Usiłowaliśmy sprawdzić, czy uda nam się kogoś zgubić. Przemknęliśmy przez L’Escarène, a potem przez przełęcz oddzielającą tę miejscowość od Peille. To wąska droga, a na jej zakrętach leży sporo żwiru. Weszliśmy w jeden z zakrętów, zaraz za którym wprost na naszej drodze leżał niewielki głaz. Sylwester i ja minęliśmy go na centymetry, ale trzeci kolarz z naszej grupy miał mniej szczęścia i wjechał na kamień przednim kołem, nawet nie zwracając na niego uwagi. Zgadnij, kto to był… Oscar.

Od razu do niego podjechaliśmy, ale nie wyglądało to dobrze. Poleciał prosto na twarz, wszędzie wokół była krew. Na szczęście mieliśmy zasięg, więc wykonaliśmy jeden telefon, a jego *soigneur* z Astany już jechał, choć miał do nas jeszcze pół godziny drogi. Obmyliśmy Oscara na tyle, na ile byliśmy w stanie, a potem posadziliśmy go na poboczu.

Gdy został zabrany do szpitala, wyruszyliśmy w dalszą drogę, tym razem już spokojniej i w znacznie mniej radosnych nastrojach. Gdy zjechaliśmy na dół, czekały tam na nas znakomite wieści, że Oscar nie odniósł żadnych poważnych obrażeń. Większą część siły uderzenia przyjął jego kask, więc gdy rany się zagoją, Gatto dalej będzie przystojnym draniem.

– Chłopaki, musimy to uczcić – zaproponowałem, po czym udaliśmy się wprost do pizzerii. – Oscar jest cały, a my właśnie przezwyciężyliśmy wszystkie wyzwania, jakie potrafiły nam postawić Alpy Nadmorskie. Może jednak pojadę do Bergen.

Wróciłem do domu, gdzie Maroš przez godzinę zajmował się moimi zmęczonymi nogami. Potem położyłem się do łóżka na drzemkę. Byłem zmęczony, ale zadowolony z wykonanej pracy.

Godzinę później ledwie wyczołgałem się z tego łóżka, żeby doczłapać się do toalety i porządnie zwymiotować. Zaszkodziło mi coś, co zjadłem? Prawdę powiedziawszy, zwróciłem wszystko, co zjadłem. Może to była pizza, a może uzupełniana po drodze woda. Cholera jasna! Nazajutrz miałem lecieć do Bergen. Wyścig o tytuł mistrza świata w kolarstwie szosowym miał się zacząć za 36 godzin. Tęczowa koszulko, bardzo ci dziękuję. Świetnie się z tobą bawiłem, ale najwyraźniej teraz przyszła kolej na kogoś innego, by cię nosił. Żegna cię prawdziwy przyjaciel.

*

Minęło półtora dnia. W Skandynawii wstał właśnie chłodny, mokry poranek. Już nie pamiętam, ile razy byłem w toalecie od tamtej przejażdżki. Cokolwiek zjem albo wypiję, wzdyma mnie, jest mi niedobrze.

Do pokonania mamy 40 kilometrów przed wjazdem na główną pętlę, a potem 11 okrążeń po 19 kilometrów. Tuż obok mnie jedzie Juraj, gdy wjeżdżamy na pętlę i po raz pierwszy mijamy linię mety. „Dobrze się przypatrz – powiedziałem. – Nie sądzę, żebyśmy mieli tu więcej dotrzeć”.

A potem wygrałem.

8 KWIETNIA 2018
EPILOG

Compiègne to wspaniałe małe miasteczko gdzieś po środku niczego. Ma szerokie bulwary, wysokie budynki o niewyszukanych frontach oraz place, które zachęcają przechodniów i rowerzystów, by się zatrzymać i nacieszyć spokojem tego miejsca nad filiżanką kawy, zimnym piwem, a może małą porcją Ricard, jeśli ktoś jest już po pracy.

Być może zatem to nieco dziwne, że co roku pewnego niedzielnego wiosennego poranka Compiègne ma odgrywać rolę Paryża. Nie, nikt nie kręci tam filmu, choć sądzę, że dałoby się tam zorganizować plan zdjęciowy przedstawiający stolicę Francji. Po prostu raz w roku wyrusza stamtąd najlepiej znany na świecie jednodniowy wyścig kolarski. Nie wydaje mi się jednak, żeby ktokolwiek kiedykolwiek nazwał L'Enfer du Nord wyścigiem Compiègne–Roubaix…

Od Seana, Patxiego i im podobnych słyszałem, że zanim w naszym sporcie pojawiły się wielkie autokary, zespoły zbierały się na głównym placu miasta niedaleko startu. Dzisiaj pierwszym przedstawicielom teamów udaje się wepchnąć na ten plac ich wielkie autokary Volvo i DAF z przyciemnionymi szybami, ale reszta z nas musi już gnieść się gdzieś wzdłuż długich zadrzewionych alei, gdzie olbrzymie budynki stoją sobie spokojnie w sporej odległości od asfaltu. W 2018 roku ciężarówka zespołu BORA-hansgrohe znalazła się na samym końcu kolejki najnowocześniejszych pojazdów, ustawionych wzdłuż drzew, na których dopiero zaczynały pojawiać się pierwsze liście. Dla spokojnych i opanowanych mieszkańców Compiègne oraz dla innych teamów nie jest to wcale takie złe. Już wyjaśniam dlaczego.

Jakiś rok wcześniej ktoś pokazał mi te niesamowite głośniki Bang & Olufsen, które wyglądają jak anteny satelitarne. Znajdziesz je u mnie w domu, u mojego taty, u mojego brata… Są naprawdę świetne. Tej wiosny zabraliśmy dwa takie głośniki na wyścigi. Co prawda Paryż–Roubaix nie startuje z Paryża, ale zespół BORA-hansgrohe oferuje mieszkańcom stolicy możliwość usłyszenia tego startu nawet z odległości 80 kilometrów. Głośniki znalazły się tuż przed wejściem do naszego autokaru i w jednej chwili zamieniły wiosenną aleję pełną śpiewu ptaków w najmroczniejszy,

najbrzydszy i najbardziej obskurny nocny klub w Bratysławie. Wokół naszego pojazdu zebrał się wielki tłum, widziałem też pracowników innych teamów wykręcających szyję, by zerknąć, co tam się u nas dzieje. Jedni nam zazdrościli, inni patrzyli na to z dezaprobatą. Nasi fani to jednak kochają, my to kochamy, ja sam też to kocham. Jesteśmy tu po to, by oferować ludziom rozrywkę, by zrobić jak największe wrażenie, a przede wszystkim po to, by wygrywać. Panujący nastrój najlepiej podsumował Patxi, pełniący funkcję naszego dyrektora sportowego, gdy pojawili się sędziowie techniczni, by rzucić okiem na nasze rowery.

– Jak się pan ma, panie Vila? – padło standardowe pytanie.

– Gotowy – odparł Patxi jednym słowem.

Gdy badali nasz sprzęt, przesuwając iPady nad naszymi ramami S-Works w nadziei, że jeśli ukryliśmy w nich jakieś silniczki wspomagające, to rozlegnie się dźwięk alarmu, sędziowie nieświadomie mrugali oczami w rytm dudniącej muzyki. Bez spiny.

*

To była dziwna wiosna, bardzo dziwna. Zrelacjonuję ją tu pokrótce, żebyś lepiej rozumiał, co wydarzyło się przed Paryż–Roubaix.

W tym roku postanowiliśmy spróbować czegoś nowego. Patxi i Sylwester, niegdyś odpowiednio moi trener i przyjaciel, a teraz już moi dyrektor sportowy i trener, opracowali plan, w którym priorytet otrzymały środkowe klasyki Północy, a mianowicie Ronde van Vlaanderen i Paryż–Roubaix. To właśnie na te dwie imprezy miałem osiągnąć szczytową formę. Była to spora zmiana w stosunku do moich planów z lat ubiegłych oraz znakomity dowód na słuszność moich wcześniejszych słów o Ralphie i Willim, a także o tym, czym BORA-hansgrohe różni się od Tinkoff. Oleg był wielkim pasjonatem i człowiekiem czynu, chciał wygrywać teraz, dzisiaj, najlepiej codziennie. Patxi, a wcześniej również Sean, mieli doświadczenie w pracy ze zwycięzcami wielkich tourów, takimi jak Alberto Contador, Chris Froome czy Bradley Wiggins. Doskonale wiedzieli zatem, jak należy trenować pod kątem konkretnych wyścigów oraz budować formę na najważniejsze tygodnie w całym sezonie. Patxi i Sylwester chcieli teraz pracować tak ze mną. Większa liczba podiów w okresie wiosennym to całkiem dobry wynik, ale z miejsca zamienilibyśmy tuzin dni, w których

jesteśmy opryskiwani szampanem w rękach kogoś innego, na jedno zwycięstwo w monumencie.

Co powiedzieli na to Ralph i Willi? „Jasne, w końcu to wy wiecie najlepiej”. Do tego sprowadza się ta różnica. Nie zatrudnili całego Team Peter tylko dlatego, że mieliśmy dobre wyniki – oni po prostu wierzyli, że wiemy, co robimy. To naprawdę fajna sprawa. Oczywiście ta strategia niosła ze sobą większe ryzyko, bo zespół BORA-hansgrohe nie jest aż tak dobrze widoczny w mediach z tygodnia na tydzień, więc gdybym nie osiągnął zakładanych celów, ogólna strata marketingowa byłaby większa. Patxi i Sylwester byli natomiast przekonani, że taki sposób przygotowań zbliżyłby mnie trochę do realizacji marzenia o wygrywaniu w najważniejszych wyścigach.

Oczywiście nie oznaczało to, że zupełnie odpuszczam takie imprezy jak Strade Bianche czy Mediolan–San Remo, oznaczało natomiast, że wystartuję w nich bardziej w ramach przygotowań do osiągnięcia szczytowej formy i nie będę usiłował znaleźć jej przed startem w tych imprezach.

Strade Bianche był moim pierwszym europejskim wyścigiem w 2018 roku. W Mediolan–San Remo byłem blisko, ale znów zabrakło mi szczęścia w rywalizacji, która była naprawdę znakomita. Mnie i paru innym mocnym chłopakom nie udało się dojść Vincenzo Nibalego, który w pięknym stylu wygrał w San Remo, zostając tym samym triumfatorem dwóch ostatnich monumentów (na koniec poprzedniego sezonu odniósł podobnie spektakularne zwycięstwo w Giro di Lombardia). Nibali to wybitny showman, chylę przed nim czoła. Czy lepiej jest przegrać znakomity wyścig niż wygrać nudny? Nie wiem. Spróbuję w przyszłości wygrać jakiś wielki wyścig, żeby nie musieć się już nad tym zastanawiać.

*

Praktycznie w każdym wyścigu, w którym biorę udział, początkowo zalicza się mnie do grona faworytów. Zakończenie kariery przez Toma Boonena i Fabiana Cancellarę mi w tym nie pomogło… Znakomici zawodnicy, tacy jak Niki Terpstra czy Greg Van Avermaet, nadal nie cieszą się taką renomą jak tamtych dwóch, więc często mam poczucie, że wyścig odbywa się w trybie ja kontra reszta świata. Staram się uznawać to za komplement

i szukać w tym dodatkowego atutu, ale gdy mam akurat gorsze okresy, te realia bywają naprawdę demotywujące.

Jeśli chodzi o plusy, to zespół na klasyki, który zmontowaliśmy w ramach BORA-hansgrohe, był najlepszym, w jakim miałem dotąd okazję jeździć. Udało nam się zwerbować Daniela Ossa z BMC, a tym samym nie tylko zyskaliśmy mocnego sojusznika, ale także pozbawiliśmy Grega wsparcia Daniela. Body i Burghardt byli bardzo szybcy i bardzo zmotywowani, a Juraj w całej swojej karierze nie jeździł szybciej.

Pojechaliśmy w tym składzie na Gandawa–Wevelgem i – kurwa! – wygrałem ten wyścig. Raczej rzadko zdarza mi się przeklinać – robię to jedynie w peletonie i tylko po flamandzku – więc niech będzie to dla ciebie sygnał, ile ten triumf dla mnie znaczył. W całym wyścigu ze znakomitej strony pokazał się Burghardt. Przed nim koszulkę mistrza Niemiec nosiło wielu znamienitych zawodników, Marcusa też ewidentnie uskrzydlała. Potrafi sam jeden pociągnąć główną grupę na czoło wyścigu, nawet po przejechaniu 230 kilometrów, ale jeśli rywale spuszczą go z oka, to on wywinie im numer i wygra. Marcus stanowi potężną broń w arsenale BORA-hansgrohe. Wątpię, żeby bez jego mocy i strachu, który zasiał w innych zawodnikach, peleton dotarł w całości na metę. Na koniec okazało się, że w sprincie na ostatnich metrach nadal umiem znaleźć sobie optymalną linię.

Nie wydawało mi się, żebym był już w szczytowej formie, ale wygrywałem długie wyścigi i wygrywałem sprinty z tak szybkimi rywalami jak Viviani i Démare. Trzykrotny zwycięzca Gandawa–Wevelgem. Lubię wszystko, co potrójne. Tydzień później w Ronde van Vlaanderen miałem poczucie, że dałem z siebie wszystko. Przed startem rozmawialiśmy o tym, jaki wpływ na grupę Quick-Step miało odejście Toma Boonena, że jego byli zespołowi koledzy mieli teraz więcej swobody. Teraz wszyscy oni uważali, że mają szansę na triumf. Daniel Oss po raz pierwszy w barwach BORA-hansgrohe pojechał tak, jak to on potrafi, bo poprosiłem go, żeby „przycisnął” (muszę pamiętać, żeby nigdy nie prosić go o to na obozach treningowych). Problem polegał na tym, że w barwach Quick-Step jechali tak wybitni zawodnicy jak Niki Terpstra, Philippe Gilbert czy Zdeněk Štybar, a Oss swoją wielką pracą pomógł im wszystkim, tylko nie mnie. Terpstra wykorzystał atak Nibalego – znowu ten koleś! – by samemu zaatakować i w pojedynkę przeciął linię mety. Ja spróbowałem mojej starej sztuczki polegającej na wyniesieniu większej prędkości z zakrętu u podnóża

Paterbergu i pokonaniu tego podjazdu z maksymalną możliwą prędkością. W pewnym stopniu przyniosło to nawet zamierzony efekt, bo udało mi się zgubić wszystkich innych, ale Terpstra był za daleko z przodu i jechał bardzo szybko. Życie. Przynajmniej spróbowałem i po wszystkim nie musiałem się zastanawiać, co by było gdyby. Organizacja pościgu z Gregiem, Nibalim i resztą byłaby trudna z tymi wszystkimi niebieskimi strojami Quick-Step. Nawet gdybyśmy dogonili Holendra, w samej końcówce to oni zachowaliby najwięcej sił. Spróbowałem sam, ale cóż, nie było mi to pisane.

*

Dobra, to tyle, jeśli chodzi o wstęp. Jesteśmy w Compiègne. Kluczowy moment moich wiosennych startów. Miałem za sobą weekend z Ronde van Vlaanderen i teraz wreszcie jedyny raz tej wiosny poczułem coś jakby szczęście. To słowo może nie do końca oddaje mój stan, ale jeżdżąc po wyboistych drogach Belgii wśród przyjaciół, zaznałem czegoś, czego nie czułem od dawna – i to coś na razie musiało mi wystarczyć jako odpowiednik szczęścia.

Przez cały tydzień poprzedzający ten wyścig mówiło się głównie o tym, że będzie padać.

Chyba nigdy wcześniej nie miałem okazji jechać prawdziwie deszczowego Paryż–Roubaix, wyścigu, o którym bestie pokroju Giovanniego powiedzą, że to zawody dla prawdziwych kolarzy. Widziałem oczywiście różne nagrania. Widziałem, jak w latach 90. po mokrym bruku jechali Andrei Tchmil i Franco Ballerini. Widziałem też legendarne zwycięstwo Johana Museeuwa sprzed 16 lat, w ostatniej prawdziwie deszczowej edycji tego wyścigu. Wtedy też po raz pierwszy dał o sobie znać Tom Boonen. Od tamtej pory wielokrotnie świetnie się prezentował, ale w drugą niedzielę kwietnia nigdy już nie musiał zmagać się z deszczem.

Wielkie tłumy fanów dosłownie zaklinały chmury, by lunął z nich deszcz. Na Twitterze coraz większą popularność zyskiwał hashtag #prayforrain [#modlitwaodeszcz]. Rzeczywiście, w dniach rozdzielających Ronde van Vlaanderen i L’Enfer du Nord padało. Mieliśmy świetną zabawę na zapoznaniu, opryskiwaliśmy jeden drugiego wodą z kałuż i bardzo staraliśmy się wpakować kolegów w najgłębsze i najokropniejsze dziury zalane wodą. Śmialiśmy się i rzucaliśmy sobie kolejne wyzwania przy

kawie, którą raczyliśmy się gdzieś po drodze. Miałem do dyspozycji nowy sprzęt i miałem zamiar poddać go najcięższym możliwym testom. Rowery jako takie cię nie interesują? Po prostu pomiń poniższy fragment.

Firma Specialized produkuje trzy główne typy rowerów szosowych. Pierwszy z nich to model Venge, ten aerodynamiczny, popularny wśród kolarzy pokroju Daniela Ossa. To rower ewidentnie nawiązujący do dziedzictwa czasówek. Czasami sam wsiadam na Venge, zwykle wtedy, gdy najważniejsza jest prędkość. Ale Peto, czy prędkość nie jest zawsze najważniejsza? Otóż nie. Venge to oręż bezkompromisowy, a to oznacza, że trudniej się na tym rowerze jeździ i jest mniej uniwersalny. Dla mnie znakomicie nadaje się na krótsze etapy prowadzące dobrymi drogami, które prawdopodobnie zakończą się sprintem w grupie.

Najczęściej jednak trzeba pokonywać zakręty, podjazdy, zjazdy, zmieniać tempo i nazajutrz czuć się na tyle dobrze, by znów móc stanąć na starcie, a do tego potrzebna jest większa uniwersalność. Dlatego moim ulubionym jest model Tarmac, od dawna flagowy przedstawiciel gamy rowerów szosowych Specialized, doskonała broń do zastosowań ogólnych.

Trzeci model został zaprojektowany z myślą o kliencie płacącym w sklepie konkretne pieniądze. To wygodny rower na długie dystanse, który wytrzyma najróżniejsze okropieństwa i nadal pozwoli wpaść na metę na pełnej prędkości. Zapomniałem, jak on się nazywa… A, już wiem! Roubaix.

To jedyny wyścig, w którym korzystam z tego roweru. Mogę wystartować w nim na przykład w Scheldeprijs, ale tylko po to, żeby się przekonać, że jest w pełni sprawny. Ogólnie jednak dla mnie ten rower ma tylko jedno zastosowanie.

Specialized przygotowało dla mnie tylko na ten wyścig dwa rowery Roubaix brandowane jako S-Works, oba w moim indywidualnym złoto-czarnym malowaniu. Jeden z tradycyjnymi hamulcami, drugi z tarczowymi.

Kolarstwo w coraz większym stopniu przechodzi na hamulce tarczowe, ponieważ są one skuteczniejsze w trudnych warunkach pogodowych, nic zatem dziwnego, że wszystkie dostępne obecnie konfiguracje modelu Roubaix są wyposażone właśnie w ten typ hamulców. Nie mam najmniejszego problemu z hamulcami tarczowymi, za to podczas Paryż–Roubaix największym problemem od zawsze są przebite opony i usterki mechaniczne. Może się zdarzyć, że będę musiał wziąć od kogoś pierwsze z brzegu koło, żeby kontynuować jazdę po zwycięstwo, a wtedy naprawdę

nie chcę się martwić takimi rzeczami jak kompatybilność tego koła. Krótko mówiąc, odrobina chęci, siły fizycznej i przekleństw pozwala zamontować dowolne koło do dowolnego roweru… No chyba że ma ono założoną tarczę hamulcową. Szacowaliśmy, że jakieś 90 procent zapasowych kół dostępnych przy trasie będzie przygotowane z myślą o rowerach tradycyjnych, dlatego zapadła taka, a nie inna decyzja: będziemy hamować oldskulowo.

Razem z Patxim doszliśmy do wniosku, że rezygnujemy z elektronicznego sterowania biegami. Absurdalne wyboje na brukowanej trasie powodują, że rower nieustannie mocno uderza w ziemię, a to zawsze rodzi ryzyko utraty połączenia, co uniemożliwiłoby zmianę biegów. Co więcej, tutaj wybór właściwego biegu nie ma aż tak dużego znaczenia jak we Flandrii, gdzie trzeba pokonać takie podjazdy jak Koppenberg czy Muur. Tak naprawdę gdyby pojawiła się taka konieczność, cały Paryż–Roubaix można przejechać na jednym przełożeniu.

*

Wreszcie nadszedł czas wyścigu. Wokół słychać było ćwierkanie pierwiosnków, można było też dostrzec kosy i pierwsze tej wiosny jaskółki, które krążyły nisko nad łąkami. Widzowie mieli czapki z daszkiem, by chronić przed słońcem krótko przystrzyżone głowy. Grupami taszczyli duże ilości zimnego piwa w co bardziej odległe brukowane sektory. Mężczyźni zdecydowanie przeważali liczebnie nad kobietami. Belgowie i Holendrzy śpiewali niezrozumiałe dla nikogo piosenki ludowe, Francuzi odtwarzali kawałki mrocznego paryskiego rapu z ledwo słyszalnego przenośnego sprzętu grającego, a Anglicy usiłowali jakoś wtopić się w ten tłum. Deszcz? Nie, było sucho. Owszem, na trasie zostały jakieś pojedyncze kałuże, z których część pamiętała jeszcze pewnie październik, ale nie było mowy o niczym w stylu tego, na co mieli nadzieję zwolennicy hashtaga #prayforrain.

Startowałem z numerem 111, co dobrze mi się kojarzyło, bo nowy strój zaprojektowany dla mnie na ten wyścig przez firmę Sportful nosił nazwę Bomber 111, a teraz miałem przypiąć do niego plastron z tym samym numerem. Nazwa 111 miała nawiązywać do moich trzech kolejnych tytułów mistrza świata, ale to jednocześnie oznaczenie bombowca Heinkel, który siał tak duże spustoszenie w czasie drugiej wojny światowej.

Pozostawało mi liczyć na to, że uda mi się dotrzeć na przedmieścia Lille, zanim dopadną mnie spitfire'y.

Pierwsza faza wyścigu Paryż–Roubaix różni się od innych wielkich zawodów. Owszem, start jest tak samo szalony i chaotyczny, bo wszystkie zespoły usiłują umieścić swoich ludzi w jakiejś ucieczce, ale potem nie dochodzi do uspokojenia sytuacji. Wszyscy wiedzą, że naprawdę trudne brukowane odcinki zaczynają się dopiero w okolicy Troisvilles, po mniej więcej 100 kilometrach, więc tempo zawsze jest wysokie – bez względu na to, czy uformuje się jakaś grupa ucieczkowa, czy nie. Trzeba mieć świadomość, że podział peletonu na wysokości Troisvilles albo jakaś kraksa w tym miejscu, która zatrzyma kolarzy jadących za nią, w zasadzie przekreśla szanse poszkodowanych zawodników na triumf w wyścigu. W związku z tym dwie pierwsze godziny są bardzo ciężkie i bardzo taktyczne, a pomoc partnerów z zespołu jest nieoceniona. Pięciu facetom udało się uciec, ale peleton nadal utrzymywał bardzo wysokie tempo, choć tak naprawdę nie było pilnej potrzeby ściągnięcia tych uciekinierów.

Ostatnie dziesięć kilometrów przed sektorem Troisvilles przypomina ostatnie dziesięć kilometrów pierwszego tygodnia Tour de France. Quick-Step, Sky, BMC, FDJ, BORA-hansgrohe… Wszyscy forsowaliśmy tempo na czele, wszyscy jechaliśmy w idealnym rządku.

Potem zaczęło się prawdziwe Roubaix. Droga wiodła lekko w dół, a jej duże nachylenie po obu stronach powodowało, że nieświadomi tego faktu zawodnicy wpadali w koszmarne koleiny po jednej i drugiej stronie. W takich sytuacjach zawsze powtarzam sobie: „Rozluźnij się, rozluźnij", a tymczasem każdy logicznie myślący atom mojego ciała reaguje dokładnie na odwrót: nie rozluźniaj się, zepnij się, wpadnij w panikę, zatrzymaj się, zrób cokolwiek!

Wzbijane spod kół tumany kurzu powodują, że powietrze staje się gęstsze i mniej widać. Najlepiej byłoby widzieć normalnie, ale to jest możliwe tylko w dwóch przypadkach: albo jedzie się na czele, albo zostało się mocno z tyłu. Cała reszta po prostu musi sobie jakoś radzić. Staramy się przypominać sobie przejazdy zapoznawcze, ale naprawdę nie da się odtworzyć z pamięci każdej małej dziury i każdego krzaczka, a na pewno nie z jakąkolwiek sensowną precyzją. Rower mocno odbija się od bruku, więc staram się nie patrzeć na to, po czym akurat jadę, ale skupić wzrok gdzieś na średnim dystansie, by zachować chociaż pozory techniki i jakiejś normalności. Mój rower S-Works Roubaix jest amortyzowany z przodu, co

oczywiście nie czyni z niego komfortowego samochodu klasy premium, ale pozwala uwierzyć, że na tych dziurach nie powypadają mi plomby. To dopiero pierwsza brukowana sekcja, ale jeśli pokonam ją bez szwanku, to wiem, że jedna z głównych przeszkód będzie już za mną.

Zza pleców dobiegły mnie najróżniejsze dźwięki świadczące o tym, że doszło do kraksy. Tak na ucho to nie była ona mała. W takich chwilach trudno jest wychwycić cokolwiek przez radio, ale wyglądało na to, że nasz zespół nie ucierpiał. Pierwszą ważną wiadomością, jaką odebrałem, była ta o opóźnieniu Grega Van Avermaeta.

Czy zdarzyło ci się siedzieć w jacuzzi rozkręconym na cały regulator, a potem doświadczyć, jak woda przestaje się burzyć i wszystko się uspokaja? Uwielbiam ten moment. Takie same odczucia pojawiają się w chwili, gdy zjeżdżam z bruku na normalny asfalt. Jak gdyby ogarniał mnie jeden wielki spokój. Linia horyzontu przestaje przypominać szalejący wykres wykrywacza kłamstw i zamienia się w taką linię, jakby ktoś szybko przeciągnął markerem. Oczywiście bruk jeszcze wróci.

Na przodzie jadą teraz zawodnicy z grupy Quick-Step. To ich okazja, by zaprzepaścić szanse rywali z BMC. W tym miejscu trasy nie da się wygrać tego wyścigu, można go natomiast bardzo łatwo przegrać.

Gdy dotarliśmy do St Python – za każdym razem, gdy przejeżdżam przez tę wioskę na zapoznaniu, myślę sobie, że chętnie bym przeczytał jej biografię, ale potem zawsze o tym zapominam – Tony Martin pokazuje, dlaczego warto mieć bardzo mocnego zawodnika w zespole. Sam jeden ciągnie cały wyścig. Za nami mają miejsce kolejne kraksy, karetki zabierają rannych, inni rezygnują z dalszej jazdy z własnej woli. BORA-hansgrohe nadal jedzie w pełnym składzie, naciskamy. GVA wreszcie dogania czołówkę po bardzo długiej i trudnej pogoni, która z pewnością nie sprawiła przyjemności ani jemu, ani jego zespołowym partnerom, z doświadczenia wiem jednak, że czasami takie bojowe nastawienie nie tyle pozbawia sił, co pozwala wykrzesać ich jeszcze więcej.

Wiele osób uważa, że najtrudniejszym odcinkiem wyścigu jest las Arenberg, twierdząc jednocześnie, że odcinek ten znajduje się zbyt daleko przed metą, aby mógł mieć decydujący wpływ na zwycięstwo. Nie zgadzam się z oboma tymi opiniami. Owszem, to trochę inny i absurdalnie trudny odcinek, ale to sektor 19. Przed nim znajduje się kilka innych cholernie wyczerpujących sektorów i na każdym z nich można nieoczekiwanie zakończyć swój udział w wyścigu. Trudno zatem mówić, że

Arenberg ma jakieś znaczenie strategiczne. Jeżeli jednak komuś uda się urwać na tym bruku, to druga połowa tego odcinka jest tak trudna i długa, że stanowi znakomitą okazję do tego, by pogrążyć rywali, zwłaszcza że dalej czają się kolejne długie i wycieńczające odcinki.

Jakby na dowód słuszności moich słów w tym miejscu, w bolesny sposób, swój wyścig zakończyło dwóch zawodników grupy Mitchelton-Scott, tuż przed tymi wielkimi instalacjami kopalnianymi, które strzegą wejścia do lasu. Kilka dni wcześniej byłem tu na zapoznaniu i przypomniałem sobie, jak dziwaczne jest to miejsce. Normalnie ta długa i prosta leśna przecinka jest pogrążona w kompletnej ciszy, przerywanej jedynie śpiewem ptaków. To typowy zaczarowany las z bajki o Jasiu i Małgosi, taki nakreślony przez braci Grimm, który z bajkami o Bambim nie ma nic wspólnego. Tutaj wydaje się niemal prawdopodobne, że zaraz między drzewami zobaczymy jakiegoś przemykającego ducha. Wieść gminna niesie, że wielki Jean Stablinski – człowiek wychowany w górniczej rodzinie emigrantów, która wydobywała węgiel gołymi rękami, by on mógł zostać później jednym z najwybitniejszych specjalistów od klasyków w historii – osobiście polecił organizatorom tę dziwną i tajemniczą drogę przez las. Drążył pod nią tunele, a następnie jeździł nad nimi rowerem, trochę jak w *Stranger Things*.

Dzisiaj jednak wszystko wygląda inaczej. Zebrany tłum generuje dużą wrzawę, smażą się kiełbaski, świeci słońce. Na bruk wprowadza nas wszystkich Marcus Burghardt, wyprostowany niczym wystające z ziemi dźwigary, które witają nas w tym lesie. Ja jadę trzeci. Wszyscy przemieszczamy się znacznie szybciej, niż powinien jechać rower w tym jakże niegościnnym dla niego miejscu. Na tym jednak polega ten wyścig. Dawaj, Marcus, dawaj.

Na czele zostało nas pięćdziesięciu. Paryż–Roubaix nie oszczędza swoich uczestników, to wyścig kolarski jak za dawnych czasów.

Gdzieś na przodzie ciągle jedzie pięcioosobowa ucieczka, ale dzięki bardzo mocnej jeździe Burghardta ja mam możliwość swobodnego wyboru linii przejazdu przez Arenberg, a to zdarza się bardzo rzadko. Szalona prędkość na pierwszej jednej trzeciej tego sektora ustępuje miejsca koszmarnej harówce na drugiej jednej trzeciej, tam jednak widzę już przed sobą długi i wąski fragment trasy. Ten dźwiękowy tunel, który z powodu natężenia hałasu bywał nazywany płaskim Alpe d’Huez, został ostatnio dziwnie zmodyfikowany – dzisiaj kibice mogą stać tylko po prawej stronie.

Krzyczą i wytrzeszczają oczy, znajdują się niemal przy moim prawym uchu, a po lewej widzę tylko samotne pnie drzew, na które nie mogę się zagapić, bo wystarczy chwila nieuwagi, aby przelecieć przez kierownicę (albo dostrzec dopingującego mnie dawno zmarłego krewnego).

Razem ze mną jedzie Daniel Oss, bardzo mocno pracuje też Philippe Gilbert. Razem wyjeżdżamy z tego lasu. Do mety zostało 90 kilometrów, przy czym charakterystyka trasy ewidentnie sprzyja Szybkiemu Philowi. Doskonale wie o tym Daniel, jego były kolega z zespołu, więc obaj uważnie go pilnujemy. Oczywiście w tym wyścigu pilnować kogoś to jedno, a zneutralizować go to zupełnie coś innego. Gilbert i Teunissen z grupy Sunweb uciekają nam na 20 sekund, więc teraz my – BORA-hansgrohe i BMC – musimy coś na to poradzić i to najlepiej, zanim wjedziemy na kolejny brukowany odcinek. Na bruku praca zespołowa traci na znaczeniu, istotnie rośnie również ryzyko oddziaływania różnych czynników zewnętrznych.

Potem czeka nas kilka sektorów u podnóża uroczej chłodni kominowej ustawionej na całkowitym odludziu. Każdy, kto kiedykolwiek tam jechał, z pewnością ją zapamięta. Trasa wyścigu została poprowadzona w taki sposób, że mam wrażenie, iż nieustannie wracam pod tę elektrownię. Mijam ją raz za razem, by po kilku minutach podnieść wzrok i znów zobaczyć ją przed sobą. W głowie pojawia mi się wspomnienie Olega, który każe nam „pieprzyć ich wszystkich!” tamtego dnia, gdy w Tour de France Alberto ścigał Nibalego. Jedzie mi się znakomicie, jestem w znakomitej formie, ale nie raz już tak było. Sto różnych historii. Poza tym Zanatta powiedział już kiedyś, że nigdy nie wygram Paryż–Roubaix, ponieważ za bardzo znęcam się nad rowerem.

Komu udało się nakłonić Daniela Ossa do tego, by podpisał się na wykropkowanym miejscu? Należy mu się premia. Ten włoski zawodnik o tłokach zamiast nóg jeździł razem ze mną za młodych lat w Cannondale, a teraz znów gramy w jednej drużynie. To on dogonił Gilberta, czym przysłużył się mnie, zespołowi, całej stawce w tym wyścigu. Tą jedną akcją zapracował na całość swojego rocznego wynagrodzenia. Daniel, znakomicie to rozegrałeś. Do welodromu zostało 70 kilometrów.

W kolejnych sektorach grupa jadąca na czele wielokrotnie dzieli się i ponownie zjeżdża w całość. Komentator telewizyjny, nawykły do innych wyścigów, tutaj po prostu nie ma szans. Od końca stawki do jej czoła zawodnicy jadą dwójkami i trójkami, co chwila ktoś przeskakuje do przodu

albo zostaje z tyłu. Wyobraź sobie taką gonitwę konną! To już nie byłby wyścig, a atak kawalerii albo zwykły wybuch paniki. Štybar, Naesen, Vanmarcke, Degenkolb, Rowe, Stannard, Stuyven, Terpstra, Greg, Gilbert, Martin, do tego ja, Daniel i Marcus jako przedstawiciele BORA-hansgrohe… Tworzymy bardzo mocną grupę, a mimo to trzech zawodników z pierwotnej grupy ucieczkowej ciągle trzyma się na kilka sekund przed nami. Wyścig rozgrywa się właśnie teraz, w tym momencie. Tony Martin atakuje, ale zostaje ściągnięty. Daniel atakuje, ale zostaje ściągnięty. Niki Terpstra atakuje, ale zostaje ściągnięty. Greg atakuje naprawdę mocno, rozciąga naszą grupę, ale zostaje ściągnięty. Teraz sytuacja się uspokaja. Wyjeżdżam na czoło, a Greg pozwala się wyprzedzić, obserwując kolejnych rywali, którzy go dogonili. Oni przyglądają się jemu. Odjeżdżam na pięć metrów, potem na dziesięć. Dwadzieścia metrów. W tym momencie daję z siebie wszystko.

Jak to zwykle bywa w Paryż–Roubaix, mieliśmy do pokonania sporo zakrętów ułożonych pod kątem prostym, rozsianych po typowo wiejskiej okolicy, która wyglądała, jakby nie dotarł do niej XX wiek, a co dopiero XXI. Właśnie takie zakręty na wyjeździe z jednej z wiosek pozwalają mi się obejrzeć za siebie. Na czele grupy jedzie Marcus i nie forsuje tempa. Na kole wisi mu Greg, który usiłuje odzyskać siły po własnej próbie ataku. Za nim jedzie cała reszta, czekają i patrzą po sobie. Zastanawiam się, na co oni czekają. Pewnie na mnie, żebym ruszył w pościg za samym sobą i żeby oni mogli pojechać za mną. Frajerzy.

Po jakichś pięciu minutach mocnej jazdy doganiam trzech uciekinierów, którzy przez cały dzień jechali z przodu. Czapki z głów. Do mety zostało 50 kilometrów, więc przez większą część przejechanych już 200 kilometrów oni pracowali osamotnieni. Nawet ich za dobrze nie znam: jedzie tu Silvan Dillier, mistrz Szwajcarii, o którym wiem, że umie jeździć, jedzie też Sven Erik Bystrøm i taki jeden mocny Flamandczyk z grupy Lotto, Jelle Wallays. Nie mam co oczekiwać od nich większego wsparcia, w końcu i tak osiągnęli już dzisiaj bardzo dużo. Postanawiam jechać tak mocno, jak tylko jestem w stanie – traktować tę jazdę jako samotny atak, a chwili wytchnienia szukać u nich tylko wtedy, gdy będą w stanie mi ją dać. Dla nich moje pojawienie się oznacza pożyteczny zastrzyk energii w momencie, w którym się go zupełnie nie spodziewali, więc znajdują w sobie resztki sił, by utrzymać się na przodzie jeszcze chwilę dłużej.

Podbijamy tempo i wtedy odpada Bystrøm, jest kompletnie wyczerpany po dotychczasowym wysiłku. Pozostaje nas trzech i wygląda na to, że trzymamy się nieźle. Gdy ich dogoniłem, mieliśmy około 20 sekund przewagi nad czołem peletonu. Teraz – mimo że tych dwóch gości jedzie na czele praktycznie od samego rana – utrzymują się ze mną na koszmarnie długim odcinku bruku w Mons-en-Pévèle. Powiększamy przewagę do 48 sekund. Jest godzina 16:15. Do słynnego starego welodromu pozostaje jeszcze 45 kilometrów, czyli jakaś godzina jazdy. Dawaj, Peter! Teraz masz swoją szansę.

Słyszę w radiu, że za moimi plecami peleton się podzielił. Nikt nie chce z nikim współpracować i gonić, ale nawet gdyby chciał, brukowana nawierzchnia oraz częste zmiany kierunku powodują, że w tym wyścigu w dużej mierze każdy i tak jedzie sam. Zanim zaatakowałem, wydawało mi się, że poza grupą Quick-Step nie widzę żadnych innych zespołów, które miałyby w czołówce większą liczbę zawodników. BORA-hansgrohe jawił się w tamtej chwili jako jeden z najsilniejszych teamów, a teraz mieliśmy jeszcze w odwodzie Marcusa i Daniela, którzy mogli pilnować liderów innych ekip, na wypadek gdybym ja opadł z sił. Na podium mogli się również znaleźć przedstawiciele AG2R i Lotto, bo te zespoły reprezentowali dwaj uciekający ze mną rywale. Kto mógł przewidzieć, co stanie się ze mną przez najbliższą godzinę? Przecież któryś z tej dwójki mógł odnieść chwalebne zwycięstwo w sprincie. Wszystko to powodowało, że ich zespoły też nie kwapiły się do pogoni.

Zjechaliśmy z kolejnego odcinka bruku i do razu poczułem, że coś jest nie tak. Spojrzałem w dół. Cholera. Jechałem na północ, a moja kierownica była wycelowana na północny zachód. Skrzywiła się o jakieś 30 stopni. Jeżeli ustabilizuje się w tym położeniu i nie będzie się ruszać, to mogę to po prostu uwzględnić i się tym nie przejmować. Problem w tym, że to raczej mało prawdopodobne. Należało raczej założyć, że obluzowała się śruba wspornika kierownicy i całość przekrzywiła się w lewo. Równie dobrze w następnym brukowanym sektorze kierownica może mi się obrócić o 180 stopni, a wtedy ja wykonam piękne salto i polecę prosto na twarz. Nie byłaby to zbyt dostojna porażka. Jasna cholera. Samochód serwisowy naszej ekipy? Nie ma szans. Ta droga ma jakieś dwa metry szerokości, a między mną a prowadzącym nasze auto Jánem Valachem jedzie z 30 skonanych, pojedynczych kolarzy, ewentualnie w dwuosobowych grupkach. Neutralny serwis? W czasie potrzebnym na zatrzymanie się

i odebranie nowego roweru z odpowiednimi pedałami (trzeba też jeszcze ustawić siodełko) Ján Valach spokojnie mnie dogoni i wyprzedzi, a co dopiero mówić o Gregu, Terpstrze, Gilbercie i wszystkich innych, którzy mają sprawne rowery.

Cholera jasna. Nikt nie może się zorientować. Jeśli tylko wieść dotrze do goniących mnie rywali, będzie to dla nich dodatkowy zastrzyk energii. Jeśli moi dwaj towarzysze zorientują się, co się święci, albo mnie odstawią, albo się poddadzą. Żadna z tych opcji nie wygląda dobrze. Nie będę mógł gonić, szybko pokonywać zakrętów, stanąć na pedały, ruszyć do sprintu… Co robić?

Ciekawe, jak bardzo obluzowała się ta śruba. Może uda mi się wyprostować kierownicę? To niestety niemożliwe, jeśli nie mogę przytrzymać w miejscu koła. Szarpię trochę za tę kierownicę, ale przekłada się to na szarpnięcie całym rowerem. Bez sensu. Ale moment… A gdyby tak udało mi się zaprzeć o coś koło? Co chwila zmieniamy się na prowadzeniu. Właśnie kończy się moja tura, więc na czoło wyjeżdża Dillier, a ja zostaję z tyłu, by zawisnąć na kole Wallaysa. Ustawiam się tak, by moje przednie koło zrównało się z jego tylnym od lewej strony. Gdybym w tej sytuacji niespodziewanie dotknął jego koła moim, ja niemal na pewno bym się wywrócił, a jego też mogłoby to spotkać. Ale gdybym tak zaplanował ten manewr? To przecież coś zupełnie innego, prawda? Szybkie krótkie stuknięcie, tylko tyle, żeby wyprostować kierownicę, i jedziemy dalej, zgadza się?

– *Godverdomme!* – wrzeszczy koleś z Lotto, posługując się najbardziej znanym i uniwersalnym flamandzkim przekleństwem w całym słowniku kolarskim.

– Sorry, sorry, straciłem na moment panowanie nad rowerem, przepraszam.

Koleś wzrusza ramionami. Cóż, zdarza się. Jestem w końcu mistrzem świata, a to oznacza, że przynajmniej z grubsza wiem, co robię. W tym wyścigu co minuta zdarzają się gorsze rzeczy.

Nie zadziałało. Znowu wyjeżdżam na czoło. Niedługo kolejny brukowany fragment trasy. Nie mogę przegrać Paryż–Roubaix w taki sposób. A to całe gadanie o tym, że szczęściu trzeba pomagać? Wszystkie rozmowy o ciśnieniu w oponach? Lomba spisujący mnie na straty?

Już wiem, co poszło nie tak. No jasne, za słabo stuknąłem go kołem. Dwa albo trzy mocne uderzenia powinny być znacznie skuteczniejsze.

Żaden z nas się nie wywrócił, a więc to jasne, że przyłożyłem za małą siłę.

Ustawiam się do ponowienia próby. Peter, głęboki wdech. Teraz. Raz… Dwa…

Bum! Bum! Bum!

– Sagan, co jest kurwa? Co ty odjebujesz?

– Przepraszam, stary, po prostu jestem zmęczony, ale nic się stało. Przepraszam.

Tym razem nie ma już spokojnego wzruszania ramionami, tylko jakieś rzucone pod nosem inwektywy. Koleś nie rozumie, co się dzieje. Biedaczyna, 200 kilometrów na czele najsłynniejszego jednodniowego wyścigu kolarskiego, żeby teraz jakiś debil robił mu dziwne numery. Facet był na skraju wytrzymałości.

Co najgorsze, znów nic nie wskórałem. Czy powinienem zsiąść i ustawić tę kierownicę? Zapytać pozostałych dwóch, czy nie mają przypadkiem imbusów, a następnie spróbować uchylić się od ciosu w twarz, wyprowadzonego pięścią w rękawiczce z napisem Lotto?

Dokładnie w tym momencie tuż obok mnie pojawili się moi anieli stróże w fordzie należącym do BORA-hansgrohe. Miałem ochotę się pochylić i ich wycałować. Dłuższy asfaltowy odcinek pozwolił Jánowi Valachowi i Enrico Poitchkemu wyprzedzić goniącą nas grupę i przebić się do nas.

– Peter, znakomita jazda. Chcesz się napić albo coś? – dopytywał Ján.

– A masz imbusa czwórkę?

Kto nie kocha czwórki? To ten imbus, który Ikea dodaje za darmo do swoich mebli. Minutę później znów byłem w grze.

Do końca pozostaje pół godziny, przed nami jeszcze siedem brukowanych odcinków. Greg i Terpstra powoli odrabiają straty. Najwyższy czas jeszcze dorzucić do pieca. Bardzo mocno jadę całą sekcję Cysoing, nasza przewaga utrzymuje się na poziomie 50 sekund. Niestety odpada Wallays, nie jest w stanie wytrzymać naszego tempa. Biedak. Najpierw wykręciłem mu ten dziwny numer, a teraz zostaje z tyłu. Przeproszę go później.

Dillier jedzie nadspodziewanie dobrze. Przypuszczałem, że będzie wisiał mi na kole, ale on regularnie wyjeżdża przede mnie i choć na chwilę daje mi zmianę. Najlepsze jest w nim to, że sądzi, iż może ten wyścig wygrać. To przekonanie jest w nim jednocześnie najbardziej niebezpieczne. Peto, nie bagatelizuj tego faceta. To dla niego szczególny dzień.

Słyszałem kiedyś, że Sean Kelly spartaczył wyścig, który zdaniem wielu miał być jego pierwszym z wielu triumfów w Ronde van Vlaanderen. Pewny siebie poprowadził sprint z niewielkiej grupy, którą sam uformował, i miał już gotowy triumfalny gest radości, ale przed samą metą wyprzedził go Holender Adrie van der Poel i tym samym pozbawił go pięknego zwycięstwa. Jakie wnioski wyciągnął z tego Kelly? „Możesz mieć znakomity dzień, ale nigdy nie zapominaj, że ktoś inny może mieć równie dobry dzień, a przy tym okazać się od ciebie sprytniejszy”. Aż trudno uwierzyć, że ten wybitnie „flamandzki” zawodnik oddał zwycięstwo w wyścigu w taki sposób. Nie mogłem dopuścić, by Silvan Dillier został moim Adriem van der Poelem.

Nasza przewaga nie maleje, ale wręcz rośnie. 1 minuta i 10 sekund, 1 minuta i 22 sekundy, 1 minuta i 25 sekund. Do pokonania zostaje już tylko Carrefour de l’Arbre, ten absolutnie koszmarny odcinek. Goniąca nas grupa oszczędza siły, bo wie, że właśnie tam będzie miała ostatnią szansę dojścia nas. Sam usiłuję pracować, ale cholera jasna, jadę z przodu i staram się trzymać ich na dystans. Nie biorę głębokich wdechów i nie rozluźniam ramion, przygotowując się mentalnie na atak. Nie wiem, czy jest w tym wyścigu ktoś bardziej zmęczony ode mnie.

Przykładam się jeszcze bardziej niż dotąd. Jadę niczym kolarz torowy w wyścigu na dochodzenie, staram się nie zmęczyć zbyt wcześnie, ale też celowo się nie powstrzymuję. Kończę najgorszy brukowany sektor w ostatniej fazie Paryż–Roubaix i widzę Silvana Dilliera okropnie zmęczonego, ale jeszcze nie gotowego, żeby odpaść. Dostajemy informację, że Terpstra, Van Avermaet, Stuyven i Vanmarcke jadą minutę za nami. Liczymy się zatem tylko my dwaj. To jest ten moment.

Zostają jeszcze dwa sektory, strata maleje do 46 sekund. Nie mam już nic. Dillier nie jest w stanie pracować, ale trzyma się ze mną w roli towarzysza.

Peter, sięgnij jeszcze głębiej. Myśl. Pomyśl o wszystkich tych wyścigach, na które tata woził cię po całej Europie. Przypomnij sobie plakaty Ullricha i Pantaniego na ścianie u Juraja. Pomyśl o Giovannim, który musiał objechać jezioro Tahoe. Przypomnij sobie wszystkie słowackie flagi w Dosze. Pomyśl o Gabrielem dowodzącym mediami. Pomyśl o malutkich dłoniach Marlona. Sięgnij jeszcze głębiej.

Pięćdziesiąt jeden sekund.

Pięćdziesiąt cztery sekundy.

Pięćdziesiąt dziewięć sekund.

Jedziemy długą aleją na obrzeżach Lille, prowadzącą wprost do Roubaix. Po prawej stronie widać już welodrom. To jest to. Byłem tu już wcześniej, ale nigdy jeszcze nie jechałem po zwycięstwo. Co o potencjalnym zwycięstwie myśli Dillier? To nieważne. Peter, zrób wszystko tak, jak trzeba, a wygrasz. Jeśli coś spieprzysz, wygra on. Wszystko zależy od ciebie, nie od niego.

Dillier pierwszy wyjeżdża na tor i od razu wyjeżdża wysoko, pod flagi, którymi machają kibice. Poprawnie wskazuje mi jedyną słuszną drogę, którą powinienem go wyprzedzić. Jeszcze nie teraz. Jeszcze nie teraz. Mamy do pokonania jeszcze półtora okrążenia tego starego toru. Gdy rozlega się dzwon, ciągle jeszcze jesteśmy na zewnętrznej. Nie jedziemy tak wolno jak bawiący się w kotka i myszkę olimpijczycy, ale też już się nie ścigamy. Dillier niezmiennie wykręca szyję na lewo, obserwuje mnie i tor przed sobą. Zostały dwa zakręty. Jeszcze nie teraz. Jeszcze nie teraz. Dwieście pięćdziesiąt metrów. Jeszcze nie teraz. Ostatni zakręt. Peter, poczekaj jeszcze.

Dwieście metrów. Sto pięćdziesiąt metrów. Sto metrów. Teraz!

Pędzę w poprzek toru do wewnętrznej. Dillier zjeżdża zaraz za mną, by schować się w moim cieniu aerodynamicznym, ale ja wstrzymywałem się z tym manewrem na tyle długo, że on nie ma już czasu, by mnie dogonić i spróbować wyprzedzić.

Zostaję zwycięzcą Paryż–Roubaix.

*

To święto życia, a mimo to towarzyszy mu śmierć. Dzisiaj zmarł młody chłopak. Michael Goolaerts, młody Belg, który wszystko miał jeszcze przed sobą. Na drugim brukowanym odcinku, w zasadzie na początku wyścigu, doszło u niego do zatrzymania akcji serca, przez co upadł. Nie odzyskał już przytomności.

Sto różnych historii, to była jednak ostatnia historia Michaela, choć powinna być jedną z jego pierwszych. Za dziesięć lat to on mógłby pisać książkę o sześciu wygranych monumentach i tęczowych koszulkach mistrza świata, a my moglibyśmy być jej czytelnikami.

Nasze zajęcie nie należy do bezpiecznych. Każdego dnia ryzykujemy wszystkim dla chwały i pieniędzy, dla naszych rodzin i samych siebie.

Wiem, że wszyscy mają już dość słuchania, jak mówię o tym samym, ale to po prostu zwykła loteria. Sto różnych historii. Jeden z nas wygrywa Paryż–Roubaix, jeden z nas podczas tego wyścigu umiera. Żałuję, że nie podarł swojego pakietu startowego.

Jeśli miałbym coś komuś do przekazania, to moja rada brzmiałaby następująco: każdego dnia żyj pełnią życia. Nie dlatego, że jesteśmy niezniszczalni, ale właśnie dlatego, że niezniszczalni nie jesteśmy. Bądźmy dla siebie dobrzy, dbajmy o siebie nawzajem i żyjmy pełnią życia.

We wszystkich zwycięstwach w mistrzostwach świata towarzyszył mi las słowackich flag. Sprawiają, że zapominam, iż pochodzę z małego kraju.

Byłem zaskoczony faktem, że po chorobie w ogóle stanąłem w Bergen na starcie. Przez większość tego liczącego 276,5 kilometra wyścigu moim celem było dojechać jak najdalej.

Niektóre sprinty ruszają gwałtownie, niektóre rozpędzają się powoli, ale rzadko trafia się sprint tak intensywny jak tamten z mistrzostw świata w Bergen. Gdyby trasa była o pół metra krótsza, byłbym tylko dwukrotnym mistrzem świata.

Jeśli ktoś nie wierzył, że mój trzeci z rzędu tytuł mistrza świata był dla mnie zaskoczeniem, powinien spojrzeć na moją minę na podium. Dołączyli tam do mnie Alexander Kristoff (po lewej) i Michael Matthews (po prawej).

Wjazd do Paryża na zakończenie mojego debiutanckiego występu w Tour de France w zielonej koszulce lidera klasyfikacji punktowej. Obok mnie jadą Tejay van Garderen, najlepszy młody zawodnik, zwycięzca wyścigu Bradley Wiggins oraz Thomas Voeckler, lider klasyfikacji górskiej. To było wyjątkowe doświadczenie, którym tylko narobiłem sobie apetytu.

Ten koleś wygląda jak licealista, a nie jak zawodowy kolarz.

Moje trzecie zwycięstwo etapowe w Tour de France w debiucie w Metz. Wyprzedziłem André Greipela i oczywiście znów musiałem pokazać coś dziwnego na mecie.

Całymi latami jeździł ze mną po całej Europie, ale w końcu się to opłaciło. Rok 2012 był dla mojego ojca, Ľubomíra, niezwykle radosny.

Przed moim pierwszym startem Tour de France w Liège z kolegami z teamu Liquigas i włoskimi legendami kolarstwa, Ivanem Basso i Vincenzo Nibalim.

Ján Valach, pierwszy słowacki bohater kolarstwa, 1989 rok, w szczytowym punkcie jego kariery. Dzisiaj nadal mnie inspiruje, tyle że zza kierownicy samochodu

zespołowego BORA-hansgrohe.

Wspieranie imprez dla dzieci takich jak ta ze zdjęcia w moim rodzinnym mieście, Żylinie, doprowadziło ostatecznie do utworzenia Peter Sagan Academy, szkółki mającej na celu rozwój młodych talentów.

Jako dzieciak dużo czasu spędzałem na dworze, uprawiałem wszelkie możliwe sporty, co okazało się mieć istotny wpływ na moją karierę. Uwielbiam wyciąganie młodego pokolenia Słowaków z domów, jak choćby podczas widocznego na zdjęciu Kids Tour z 2015 roku.

Mój pierwszy transfer w zawodowej karierze miał miejsce do niezwykle wówczas popularnego teamu Tinkoff, moim nowym trenerem został wtedy Bobby Julich.

Gdy Oleg Tińkow był w pobliżu, nie było mowy o nudzie. Na zdjęciu widać, jak rozciąga moją czwartą zieloną koszulkę w Tour de France i pierwszą w barwach Tinkoff (2015 rok).

Gdy potrzebna była rozrywka, urok, śmiech lub obraźliwe słowa, Oleg nigdy nie zawodził.

Głównym sprawcą mojego przejścia do ekipy Tinkoff był jej założyciel, Bjarne Riis.

Konflikt na szczycie w zespole Tinkoff, który wybuchł między Stefano Feltrinem, Olegiem Tińkowem i Bjarne Riisem, zakończył się zwolnieniem Riisa.

Tinkoff
Tinkoff
Tinkoff

przyjaźń i wzajemny szacunek.

Moment, w którym w końcu zrozumiałem, że już mnie nie dogonią – że zostanę mistrzem świata.

Miałem wystarczająco dużo czasu, by nacieszyć się kilkoma ostatnimi metrami i oswoić się z myślą o tęczowej koszulce.

Zespół Tinkoff podczas drużynowej jazdy na czas w mistrzostwach świata w 2015 roku w Richmond w stanie Wirginia. Na zdjęciu wygląda to fajnie, ale o tym dniu każdy z nas najchętniej by zapomniał. Wszystko, co tylko mogło pójść źle, poszło źle.

Trudna pętla w Wirginii idealnie mi przypasowała. Wyścig na zapętlonej trasie oznacza, że z każdym okrążeniem można dopracowywać linię przejazdu przez te same zakręty. Tamtego dnia bardzo mi się to przydało.

I jak? Chyba jakoś się przyzwyczaję do tej koszulki.

Fajnie jest być podrzucanym w górę przez członków własnego zespołu, a jeszcze fajniej, jak cię nie upuszczą. Mam pełną świadomość bezwarunkowego zaangażowania i determinacji wszystkich członków reprezentacji Słowacji. To był niesamowity dzień dla nas wszystkich.

Z flagą mojego kraju.

Michal Kolář, mój brat Juraj i mój tata Ľubomír… W tym momencie wszyscy jeszcze nie wierzyliśmy do końca w to, co się stało.

Odbieram gratulacje od Toma Boonena po zwycięstwie w Gandawa–Wevelgem, 2016 rok.

Dość szybko pogodziłem się z faktem, że jeśli coś da się wyprodukować, to da się to wyprodukować z nadrukowaną tęczą.

Przełamuję pechową passę w monumentach jakże satysfakcjonującym zwycięstwem w Ronde van Vlaanderen. Oddaję mojej koszulce należny jej honor, stawiając ją na najwyższym stopniu podium jednego z najwspanialszych wyścigów w całym zawodowym kolarstwie.

Odbieram gratulacje od samego Fabiana Cancellary. Ileż razy robiono nam podobne zdjęcie, ale w odmiennej konfiguracji…

Mój pierwszy start olimpijski nie był szczególnie pozytywnym doświadczeniem, więc gdy nadeszło Rio, postanowiłem spróbować na rowerze górskim. To przecież nie może być takie trudne, nie?

Sporo osób zwraca uwagę na moje panowanie nad rowerem w peletonie, to jednak nic w porównaniu z kolarstwem górskim, gdzie niezbędne są umiejętności na absurdalnie wysokim poziomie. Mimo to jest to wielka frajda.

Najlepszym aspektem występu w Rio była okazja do tego, by codziennie kilkadziesiąt razy łoić Gabrielego w FIFĘ. Nie wygląda na szczególnie smutnego,

nie?

Mówi się, że dwie przebite opony w jednym wyścigu to pech. Ja twierdzę, że trzeba nauczyć się lepiej jeździć na rowerze.

Podpisywanie listy startowej do najdłuższego i najbardziej upalnego wyścigu, jaki pamiętam: wyścigu szosowego w ramach kolarskich mistrzostw świata w 2016 roku w Dosze. Bardzo dobrze jeździło mi się w tęczowej koszulce przez miniony rok i nie miałem zamiaru nikomu jej oddawać.

Można się spodziewać, że wyścig zakończy się sprintem, ale to nie znaczy, że wcześniej będzie lekko. Wiele godzin nudnej jazdy musiało doprowadzić do eksplozji najlepszych sprinterów w stawce.

Bracia Saganowie świętują drugi z rzędu tytuł mistrza świata. Myśl o tym do dziś wywołuje uśmiech na mej twarzy.

Podium złożone z trzech byłych mistrzów świata robi wrażenie podczas dowolnego wyścigu.

Dzięki filozofii wyznawanej przez Williego Bruckbauera i Ralpha Denka przejście do zespołu BORA-hansgrohe okazało się najlepszą decyzją, jaką podjąłem w całej karierze. No i czy na mój widok nie masz ochoty sprawić sobie prysznica hansgrohe?

Mediolan–San Remo 2017. Najlepszy przegrany wyścig w mojej karierze. Michał Kwiatkowski, Julian Alaphilippe i ja wpadliśmy na metę niemal jednocześnie.

Wielka forma, którą zbudowałem na klasyki w sezonie 2017, została zaprzepaszczona w momencie, w którym nie zauważyłem kurtki jednego z kibiców przewieszonej przez barierki. Zaraz za mną na bruk polecieli Greg Van Avermaet i Oliver Naesen.

Tydzień później nie powiodło mi się również w Paryż–Roubaix. Przecież w końcu mi się uda, nie?

Gdyby przez całą moją karierę – i to dosłownie przez całą moją karierę – nie zajmował się mną Maroš, nie wygrałbym tych wyścigów, które wygrałem. To obiektywny fakt.

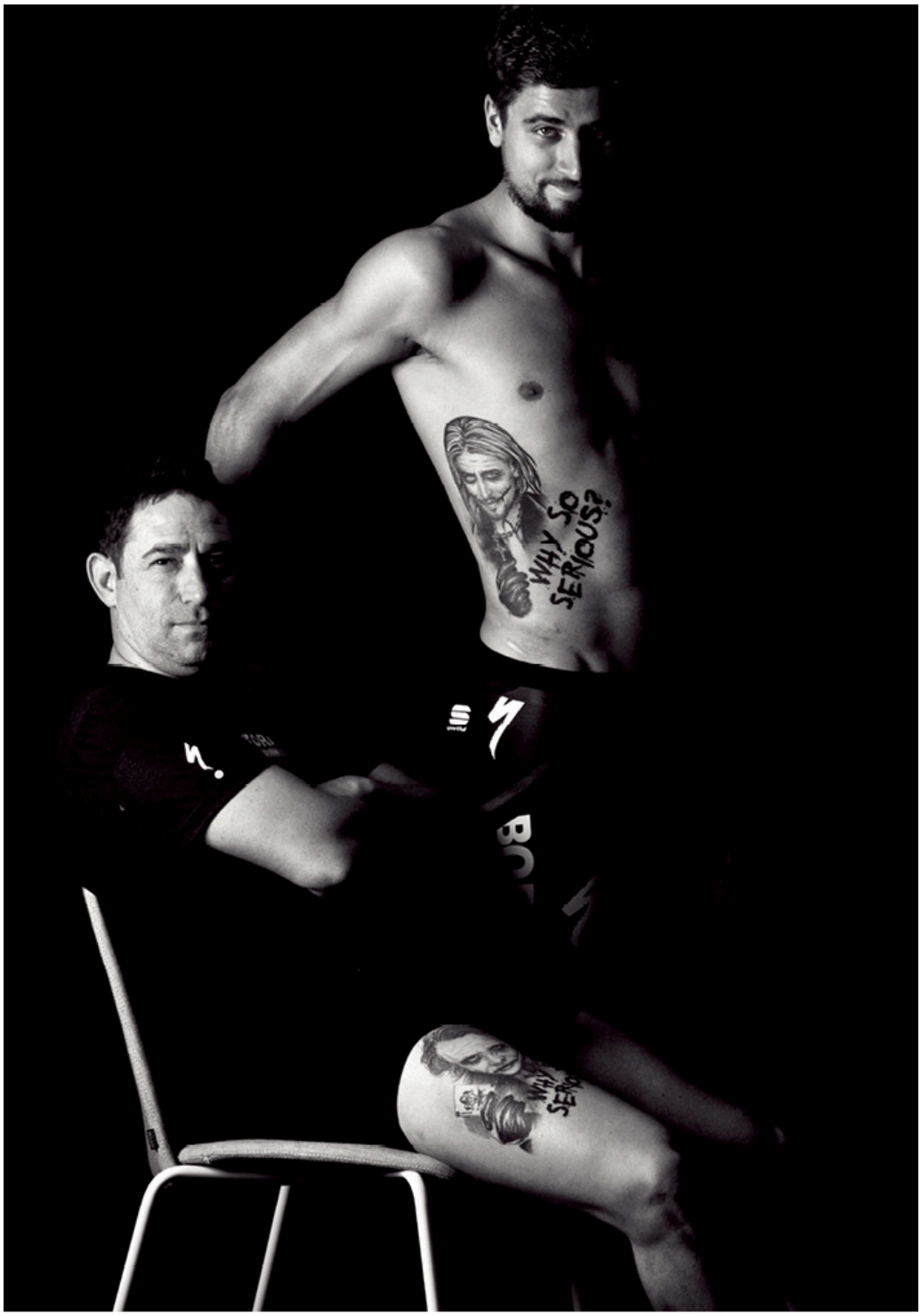
Jestem pewien, że są takie zawodowe zespoły kolarskie, w których panuje lepsza atmosfera niż w BORA-hansgrohe, tylko chwilowo żaden nie przychodzi mi na myśl.

Juraj i ja, jedziemy razem w zawodowym peletonie w Chinach w 2011 roku. Wtedy wydawało nam się, że lepiej już być nie może. Dzisiaj jesteśmy braćmi z tytułami mistrza świata na koncie.

Patxi Vila to podręcznikowy przykład nowego pokolenia dyrektorów sportowych. Jest jednym z nas, kondycyjnie przewyższa niejednego kolarza i woli jechać na rowerze niż samochodem.

Sylwester Szmyd, Ostatni Gregario, najlepszy pomocnik górali w całym swoim pokoleniu. Zaręczą o tym inni zawodnicy i jego pracodawcy, a może nawet podręczniki historii.

Dowód na to, że za dawnych lat Giovanni nie wyglądał najgorzej. Kto nie chciałby menedżera, który był jednocześnie najtwardszym negocjatorem w branży i najbystrzejszym zawodnikiem w peletonie?



Gabriele, ja i dziara. On ma na nodze moją twarz.

Giovanni i Gabriele. Żeby się dostać do mnie, musisz się najpierw przebić przez nich. Bracia.

Gabriele w kurtce przeciwdeszczowej i z kapturem na głowie wypada dość fotogenicznie.

Na tym grupowym zdjęciu występuje niepokojąco dużo tatuaży z logo Petera Sagana nad kostką. Nam się to jednak podoba, to dla nas coś znaczy. Team Peter to my.

W BORA-hansgrohe lubimy zaprowadzić na wyścigu imprezową atmosferę. Nasz autokar jest tak głośny, że inne ekipy każą nam rozbijać bazę jak najdalej od miejsca startu.

Chciałbym móc powiedzieć, że podczas tego sprintu w Tour de France 2017 wypiąłem but z pedała celowo, żeby nie było nudno, tak naprawdę jednak zupełnie zawaliłem tamten sprint. Na szczęście nie przeszkodziło mi to wygrać.

Po okropnym upadku Marka Cavendisha podczas niesławnego sprintu w Vittel w Tour de France 2017 Gabri przewidywał, że będziemy mieli kłopoty, na co ja mu

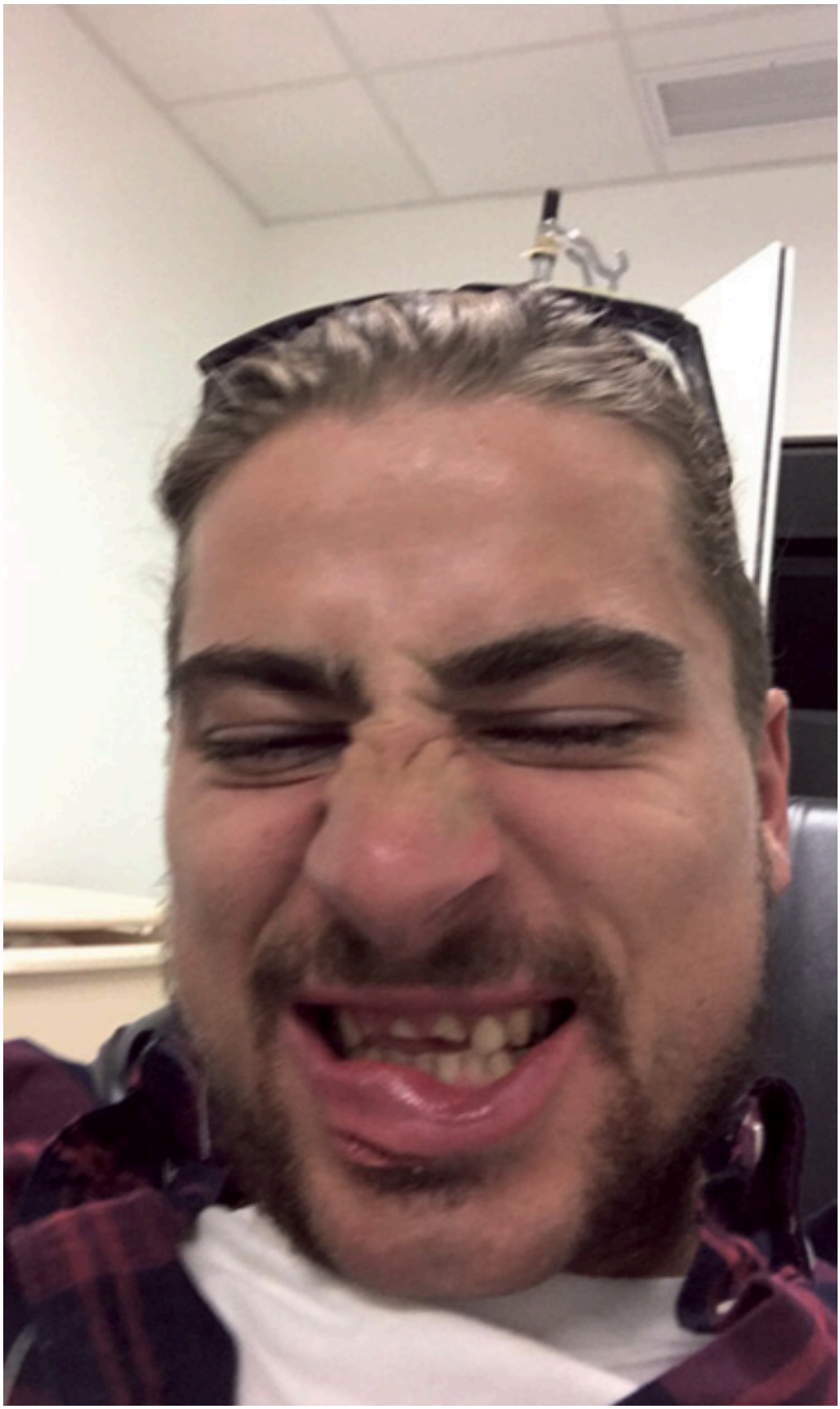
odparłem, że w ogóle nie zna się na kolarstwie.

Chwilę później oglądamy powtórkę: „Dobra, Gabri, może jednak coś tam wiesz o kolarstwie”.

Cav odpadł z uwagi na uraz. Ja odpadłem okryty hańbą. Stało się, nie ma co tego roztrząsać.

Czasem najwspanialsze rzeczy biorą się z najmroczniejszych chwil. W ciągu kilku dni byłem już na pokładzie Christiny O z wszystkimi najważniejszymi ludźmi w moim życiu.

Z Gabrielem i Giovannim jeszcze raźniej.



Materiał na wyłączność: poślizgnąłem się na pokładzie i wybiłem przednie zęby. Wszyscy mieli zachować to w tajemnicy, ale ostatecznie postanowiłem się z tym nie kryć.

Tęczowa koszulka mistrza świata mknie po bruku podczas Piekła Północy.

Takich chwil jak triumf na starym welodromie w Roubaix się nie zapomina. Właśnie dla takich chwil jeżdżę, dla nich trenuję w deszczu i śniegu. To żadna cena za takie zwycięstwa, bo one są bezcenne.

Gdy w odnoszeniu triumfów pomagają ci ludzie, którzy są ci najbliżsi, radość jest tym większa.

W końcu mam swoją kostkę brukową.

* Ang. „Why so serious?”.
** Ang. *sunroot*.

My World

Copyright © 2018, Peter Sagan
First published as MY WORLD by Yellow Jersey, an imprint of Vintage. Vintage is part of the Penguin Random House group companies
Copyright © for the Polish edition by Wydawnictwo SQN 2019
Copyright © for the Polish translation Bartosz Sałbut 2019

Redakcja – Milena Piechowska
Korekta – Piotr Królak
Opracowanie typograficzne i skład – Joanna Pelc
Adaptacja okładki – Paweł Szczepanik / BookOne.pl
Footgrafia na I stronie okładki – Sam Barker

All rights reserved. Wszelkie prawa zastrzeżone.
Książka ani żadna jej część nie może być przedrukowywana ani w jakikolwiek inny sposób reprodukowana czy powielana mechanicznie, fotooptycznie, zapisywana elektronicznie lub magnetycznie, ani odczytywana w środkach publicznego przekazu bez pisemnej zgody wydawcy.

Wydanie I, Kraków 2019
ISBN EPUB: 978-83-8129-377-8
ISBN MOBI: 978-83-8129-376-1

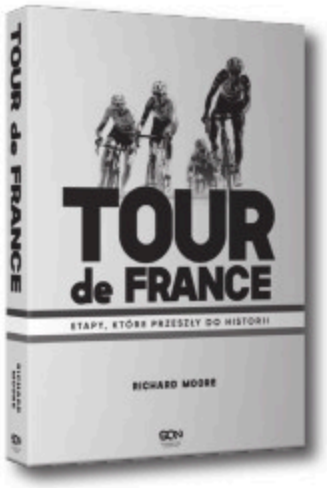
wsqn.pl
WydawnictwoSQN
wydawnictwosqn
SQNPublishing
WydawnictwoSQN
E-booki
Zrównoważona gospodarka leśna
Tempori serviendum est

Spis treści

Okładka
Strona tytułowa
23 września 2017 – Prolog
Część pierwsza – Richmond
    2015 Zima
    2015 Wiosna
    2015 Lato
    Rodzina
    2015 Jesień
Część druga – Doha
    2016 Zima
    Tińkow
    2016 Wiosna
    Sprint
    2016 Lato
    2016 Jesień
Część trzecia – Bergen
    Bora-Hansgrohe
    2017 Zima
    2017 Wiosna
    Team Peter
    2017 Lato
    Moi rywale
    2017 Jesień
8 kwietnia 2018 – Epilog
Zdjęcia
Strona redakcyjna

WYPADKI, TAKTYCZNE MAJSTERSZTYKI, NIESPODZIEWANE PORAŻKI I ZWYCIĘSTWA. PRZECZYTAJ, JAK WYGLĄDAŁY Z PUNKTU WIDZENIA GŁÓWNYCH BOHATERÓW!

Legendarny wyścig Tour de France oczami jego bohaterów.
Wyjątkowe wywiady z udziałem Marka Cavendisha, Lance'a Armstronga, Eddy'ego Merckxa, Bernarda Hinaulta, Grega LeMonda, Davida Millara, Chrisa Boardmana i wielu innych kolarzy. Ta książka to sześć dekad ukazujących tajemnicę, piękno i szaleństwo najtrudniejszego na świecie wyścigu kolarskiego.



20 HISTORII, KTÓRE ZBUDOWAŁY LEGENDĘ TDF

Szukaj w dobrych księgarniach

WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl

**STO EDYCJI, TYSIĄCE KOLARZY – WYŚCIG,
KTÓRY ZJEDNOCZYŁ WŁOSKI NARÓD.**

Giro d'Italia to obok Tour de France najbardziej prestiżowa kolarska rywalizacja świata. W tej książce Colin O'Brien przedstawia ponad stuletnie dzieje nieprzewidywalnego wyścigu, który świetnie komponuje się z bezgraniczną pasją i ekstremalnymi skrajnościami Włoch.

**POCZUJ MAGIĘ NAJPIĘKNIEJSZEGO KOLARSKIEGO
WYŚCIGU ŚWIATA!**

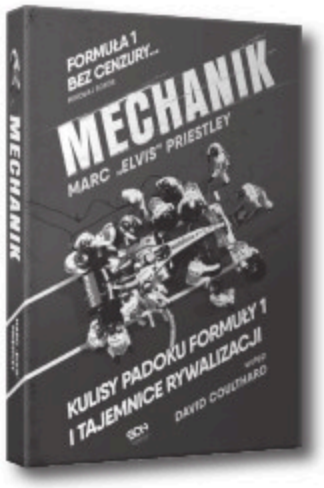
Szukaj w dobrych księgarniach

WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl

POZNAJ SEKRETNY ŚWIAT KRÓLOWEJ MOTORSPORTU I DOWIEDZ SIĘ, CO NAPRAWDĘ DZIEJE SIĘ ZA KULISAMI PADOKU.

Marc „Elvis" Priestley przez blisko dekadę pracował jako mechanik McLarena i był częścią wielkiego świata Formuły 1. Imprezował z Schumacherem, Räikkönenem i innymi kierowcami. Był naocznym świadkiem wojny między Hamiltonem i Alonso. Za swe wybryki kilka razy o mało nie wyleciał z pracy.



ŚWIAT FORMUŁY 1, JAKIEGO JESZCZE NIE ZNAŁEŚ!

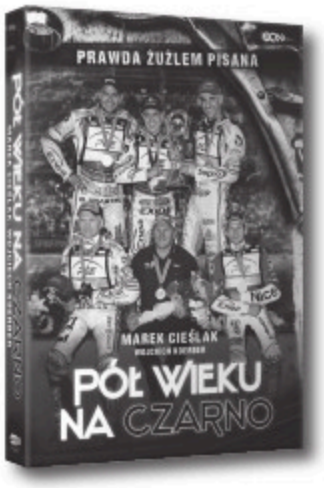
Szukaj w dobrych księgarniach

SQN
WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl

POZNAJ KULISY WIELKIEGO SPEEDWAYA
I DOWIEDZ SIĘ „KTO JEST KIM" W ŻUŻLOWYM ŚRODOWISKU

Dlaczego podczas DPŚ 2013 nie skorzystał z Tomasza Golloba? Kiedy stracił szacunek do Jerzego Szczakiela? Czy Greg Hancock celowo nie doleciał na finał DMP do Tarnowa? Który prezes chciał sam ustalać skład zespołu? Co naprawdę wydarzyło się w Ostrowie?



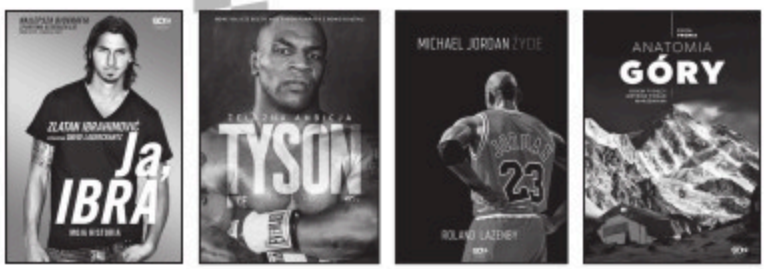
JEŚLI ŻUŻEL MASZ W SERCU, A METANOL W ŻYŁACH,
TEJ AUTOBIOGRAFII NIE MOŻESZ PRZEGAPIĆ!

Szukaj w dobrych księgarniach

SQN
WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

www.wsqn.pl

NAJWIĘKSZA INTERNETOWA
KSIĘGARNIA
SPORTOWA



**WYBIERZ SWÓJ PAKIET KSIĄŻEK SPORTOWYCH
I ZAPŁAĆ MNIEJ!**

labotiga.pl

KSIĘGARNIĘ POLECA **WYDAWNICTWO SQN**

SQN
WYDAWNICTWO
SINE QUA NON